

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 39785

17 november 2015

Advies Raad van State betreffende het voorstel van wet houdende regels ten aanzien van de bestrijding van maritieme ongevallen

Nader Rapport

8 oktober 2014
IenM/BSK-2014/133865
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aan de Koning

Nader rapport voorstel van wet houdende regels ten aanzien van de bestrijding van maritieme ongevallen

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 31 maart 2014, nr. 2014000644, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 28 mei 2014, nr. W14.14.0081/IV, bied ik U hierbij aan.

Het voorstel geeft de Afdeling advisering van de Raad van State aanleiding tot het maken van een aantal opmerkingen. Zij geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het advies rekening zal zijn gehouden.

1. Beperking voorgestelde bevoegdheden tot schepen verdragspartijen

Het advies om een duidelijke afbakening te geven van de normadressanten ten aanzien van wie de bevoegdheden en verplichtingen in de exclusieve economische zone (hierna: EEZ) gelden, is opgevolgd. Hiertoe is aan artikel 4, eerste lid, van het voorstel een zin toegevoegd waarmee wordt bewerkstelligd dat hoofdstuk 4 inzake wrakken wat betreft de EEZ slechts van toepassing is op schepen die de vlag voeren van een staat die partij is bij het Verdrag van Nairobi. Met deze aanpassing is het voorstel in overeenstemming gebracht met de beperkte rechtsmacht die een kuststaat heeft in de EEZ.

2. Verplichte verzekering of andere financiële zekerheid

Het advies om de regels over de verplichte verzekering op te nemen in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, is niet opgevolgd. De Afdeling merkt weliswaar terecht op dat in het kader van het Bunkerolieverdrag naast de regels omtrent de aansprakelijkheid ook de verplichting om een verzekering in stand te houden en de afgifte van een certificaat in het Burgerlijk wetboek zijn opgenomen. De regeling met betrekking tot het Bunkerolieverdrag, valt echter als een uitzondering te beschouwen. Zo kan gewezen worden op de regelgeving inzake een vergelijkbare aansprakelijkheid, namelijk voor het luchtvervoer, waarbij de aansprakelijkheid geregeld is in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en de verplichte verzekering ook elders is geregeld. In het onderhavige wetsvoorstel wordt hierop aangesloten.

3. Commissaris van de Koning

Het advies om inlichtingen over een maritiem ongeval zowel aan de burgemeester als aan de Commissaris van de Koning te verstrekken, is opgevolgd. Artikel 21, tweede lid, van het voorstel is aangepast in de zin dat Onze Minister de nodige informatie inzake een maritiem ongeval verstrekt aan de Commissaris van de Koning.

4. Redactionele kanttekeningen

De redactionele kanttekeningen zijn met uitzondering van de wijziging van de citeertitel overgenomen. De citeertitel is deels ontleend aan de in te trekken Wet bestrijding ongevallen Noordzee. Verder is van belang dat de citeertitel in de communicatie over het wetsvoorstel intensief is gebruikt waardoor deze voor betrokken partijen inmiddels een vertrouwd begrip is geworden.



5. Overige wijzigingen

Van de gelegenheid is gebruikgemaakt om een nieuw artikel (artikel 40) op te nemen dat strekt ter implementatie van artikel 19, vierde lid, van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad. Artikel 19, vierde lid, is bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PbEU L 131) in de eerdergenoemde richtlijn opgenomen. Dit artikel van de richtlijn beoogt de verplichte toepassing in Europese wateren van de richtsnoeren die door de IMO zijn vastgesteld met betrekking tot de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee in de onder hun jurisdictie vallende wateren. De verplichte toepassing van deze richtsnoeren wordt noodzakelijk geacht gelet op de kwetsbare positie van zeevarenden die in een vreemd land betrokken raken bij een maritiem incident.

Ik moge U, mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.



Advies Raad van State

No. W14.14.0081/IV
's-Gravenhage, 28 mei 2014

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 31 maart 2014, no.2014000640, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet houdende regels ten aanzien van de bestrijding van maritieme ongevallen, met inbegrip van wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en enige andere wetten, ter uitvoering van het op 18 mei 2007 tot stand gekomen Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (Wet bestrijding maritieme ongevallen), met memorie van toelichting.

Het wetsvoorstel strekt tot uitvoering van het Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (hierna: verdrag). Voorts wordt de huidige Wet bestrijding ongevallen Noordzee geïntegreerd in het wetsvoorstel.
De Afdeling advisering van de Raad van State onderschrijft de strekking van het wetsvoorstel, maar maakt onder meer een opmerking over de beperking van de reikwijdte van de voorgestelde bevoegdheden in de exclusieve economische zone ten aanzien van schepen die geregistreerd staan in of een vlag voeren van een staat die geen partij is bij het verdrag. Zij is van oordeel dat in verband daarmee aanpassing van het wetsvoorstel wenselijk is.

1. Beperking voorgestelde bevoegdheden tot schepen verdragspartijen

Het verdrag introduceert onder meer de bevoegdheid voor kuststaten om een wrak dat een gevaar vormt voor de scheepvaart snel en adequaat te (laten) verwijderen.[1] Ter uitvoering van het verdrag voorziet het wetsvoorstel in specifieke bevoegdheden voor de Minister van Infrastructuur en Milieu en specifieke verplichtingen voor de geregistreerde eigenaar van een schip in de exclusieve economische zone (hierna: EEZ).[2] Het wetsvoorstel strekt zich eveneens uit tot de Nederlandse territoriale zee en de binnenwateren, nu Nederland gebruik heeft gemaakt van de medegelding van het verdrag aldaar ('opt-in').[3]

Omdat de kuststaat op grond van het internationale recht beperkte rechtsmacht heeft in de EEZ,[4] kunnen de voorgestelde bevoegdheden en verplichtingen in het wetsvoorstel ten aanzien van een wrak dat een gevaar of belemmering voor de scheepvaart vormt, *uitsluitend* worden gericht tot schepen die geregistreerd zijn in of varen onder de vlag van een staat die partij is bij het verdrag.[5] De Afdeling merkt op dat de normadressaten niet concreet worden afgebakend in het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel bevat slechts een algemene bepaling over de reikwijdte van de wet.[6] In verband met de beperkte rechtsmacht in de EEZ is het noodzakelijk om de normadressaten zo nauwkeurig mogelijk af te bakenen in het wetsvoorstel en in de toelichting. Een toereikende afbakening is daarnaast van belang vanwege het lex certa beginsel. Het niet voldoen aan verplichtingen zoals de meldingsplicht en het opruimen van een wrak kan namelijk gesanctioneerd worden op grond van de Wet op de economische delicten.[7]

Gelet op de beperkte rechtsmacht van de kuststaat in de EEZ adviseert de Afdeling voorts om in de toelichting aan te geven welke bestaande bevoegdheden aangewend kunnen worden indien wrakken in de EEZ een belemmering of gevaar vormen voor de scheepvaart en de staat waar het betrokken schip geregistreerd staat of de vlag voert geen partij is bij het verdrag.

De Afdeling adviseert het wetsvoorstel en de toelichting in het licht van het vorenstaande aan te passen.

---

1 Gevaar wordt in artikel 1 van het verdrag gedefinieerd als een gevaar of belemmering voor de scheepvaart. Voorts bestaat er gevaar wanneer een situatie naar redelijkerwijs verwacht kan worden zal uitmonden in grote schadelijke gevolgen voor het mariene milieu of schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen van een of meer staten.
2 Zie onder meer de artikelen 9, 10, 11, 12 en 13.
3 Artikel 3 van het verdrag.
4 Artikel 56 van het VN-Zeerechtverdrag.
5 Deze beperking van normadressaten is niet van toepassing voor zover de voorgestelde bevoegdheden en verplichtingen ter uitvoering van het verdrag worden uitgeoefend in de territoriale zee en de Nederlandse binnenwateren, omdat Nederland daar soevereine rechten heeft.
6 Artikel 39 van het wetsvoorstel.
7 Artikel 45 van het wetsvoorstel.



2. Verplichte verzekering of andere financiële zekerheid

In het wetsvoorstel worden bepalingen opgenomen over de verplichte verzekering ter dekking van de kosten voor het lokaliseren, markeren en opruimen van een wrak. Voorts worden regels gesteld over de afgifte van een certificaat indien de geregistreerde eigenaar van een schip beschikt over een verzekering overeenkomstig het verdrag.[8] In het Burgerlijk Wetboek worden naar aanleiding van dit wetsvoorstel bepalingen opgenomen over de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van een wrak.
De toelichting vermeldt in dit verband dat de verdragsverplichtingen om een verzekering in stand te houden zijn geconcretiseerd overeenkomstig de regels ter uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (hierna: Bunkerolie verdrag) .[9]

De Afdeling merkt op dat in het kader van de uitvoering van het Bunkerolie verdrag alle regels over de verzekering en aansprakelijkheid zijn opgenomen in het Burgerlijk Wetboek. Dit betreft zowel de verplichting om een verzekering in stand te houden en de afgifte van een certificaat als de regels omtrent de aansprakelijkheid.[10]

In het onderhavige wetsvoorstel worden deze regels verspreid over twee wetten, te weten de Wet bestrijding maritieme ongevallen en het Burgerlijk Wetboek.

Nu de regels over de verplichting om een verzekering in stand te houden, de afgifte van een certificaat en de regels omtrent de aansprakelijkheid met elkaar samenhangen adviseert de Afdeling om overeenkomstig de uitvoering van het Bunkerolie verdrag te voorzien in een gelijkluidende wetssystematiek.[11] Gelet hierop adviseert de Afdeling om de regels over de verplichte verzekering (hoofdstuk 6 wetsvoorstel) op te nemen in boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

3. Commissaris van de Koning

Het wetsvoorstel bepaalt dat de Minister van Infrastructuur en Milieu inlichtingen verstrekt aan de burgemeester respectievelijk de voorzitter van de veiligheidsregio indien de gevolgen van een maritiem ongeval van invloed zijn voor het gebied van de gemeente.[12] In de huidige Wet bestrijding ongevallen Noordzee, die geïntegreerd wordt in onderhavig wetsvoorstel, worden deze inlichtingen eveneens verstrekt aan de commissaris van de Koning.[13]

Op grond van de Wet veiligheidsregio's kan de commissaris van de Koning, in geval van een ramp of crisis van meer dan regionale betekenis, of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, de voorzitter van de veiligheidsregio aanwijzingen geven over het inzake de rampenbestrijding of crisisbeheersing te voeren beleid.[14] Voorts is de commissaris van de Koning betrokken bij het toezicht op de voorzitter van de veiligheidsregio.[15]
Gelet hierop adviseert de Afdeling om de inlichtingen naar aanleiding van een maritiem ongeval eveneens te verstrekken aan de commissaris van de Koning overeenkomstig de huidige bepalingen in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee.

De Afdeling adviseert het wetsvoorstel op dit punt aan te passen.

4. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.

---

[8] Artikelen 26–35 van het wetsvoorstel.
[9] Paragraaf 3.5 van de toelichting.
[10] Zie de artikelen 8:639–8:654 van het Burgerlijk Wetboek.
[11] Zie in dit verband ook artikel 8:529 dat eveneens voorziet in een verplichting tot verzekering in verband met de aansprakelijkheid voor schade door dood of letsel van een reiziger.
[12] Artikel 21 van het wetsvoorstel.
[13] Artikel 9 van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee.
[14] Artikel 42 van de Wet veiligheidsregio's.
[15] Zie onder meer artikel 59 van de Wet veiligheidsregio's.



Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no.W14.14.0081/IV

– In artikel 8, tweede lid, onderdeel c, van het wetsvoorstel de zinsnede ‘wordt medegedeeld aan de staat’ vervangen door: wordt zo spoedig mogelijk medegedeeld aan de staat. Gelet op artikel 9, eerste lid van het verdrag.
– In artikel 10 van het wetsvoorstel, de zinsnede ‘tot de geregistreerde eigenaar gerichte’ schrappen.
– In artikel 19, derde lid, van het wetsvoorstel ‘,agent’ schrappen.
– In artikel 40 van het wetsvoorstel de begripsbepalingen van ‘Organisatie’ en ‘Secretaris-Generaal’ schrappen. Deze begrippen worden niet genoemd in Afdeling 6.
– Artikel 45 van het wetsvoorstel ‘26, tweede lid’ vervangen door: 26.
– In artikel 48 van het wetsvoorstel de zinsnede ‘bestrijding maritieme ongevallen’ vervangen door: bestrijding gevolgen maritieme ongevallen.



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Regels ten aanzien van de bestrijding van maritieme ongevallen, met inbegrip van wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en enige andere wetten, ter uitvoering van het op 18 mei 2007 tot stand gekomen Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (Wet bestrijding maritieme ongevallen)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging hebben genomen dat het nodig is nieuwe regels te stellen over de bestrijding van maritieme ongevallen, onder intrekking van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, en Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek alsmede enige andere wetten te wijzigen, ter uitvoering van het op 18 mei 2007 te Nairobi tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken, 2007 (Trb. 2008, 115);

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
a. *Onze Minister:* Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;
b. *schip:* een zeeschip, ongeacht het type, met inbegrip van draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, drijvende vaartuigen en drijvende platforms, met uitzondering van platforms die ter plaatse worden ingezet bij de exploratie, exploitatie of productie van minerale rijkdommen van de zeebodem;
c. *kapitein:* degene die het gezag heeft over het schip;
d. *maritiem ongeval:* een aanvaring, een stranding of een ander navigatieincident of een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten waardoor materiële schade aan een schip of zijn lading wordt veroorzaakt of dreigt te worden veroorzaakt;
e. *wrak:*
1°. als gevolg van een maritiem ongeval gezonken of gestrand schip;
2°. als gevolg van een maritiem ongeval gezonken of gestrand deel van een schip, met inbegrip van zaken die zich aan boord van dat schip bevinden of hebben bevonden;
3°. als gevolg van een maritiem ongeval op zee door een schip verloren zaak die is gestrand, gezonken of op zee op drift geraakt, of
4°. schip dat als gevolg van een maritiem ongeval op het punt van zinken of stranden staat of naar redelijkerwijs verwacht kan worden zal zinken of stranden indien niet reeds doeltreffende maatregelen worden genomen om hulp te verlenen aan het in gevaar verkerend schip of andere zaak;
f. *gevaar:* elke situatie of dreiging die:
1°. een gevaar of belemmering vormt voor de scheepvaart of
2°. naar redelijkerwijs verwacht kan worden zal uitmonden in grote schadelijke gevolgen voor het mariene milieu of schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen van een of meer staten;
g. *daarmee samenhangende belangen:* de belangen van een kuststaat die rechtstreeks worden getroffen of bedreigd door een wrak, zoals:
1°. maritieme activiteiten op of voor de kust, in een haven of in zeemondingen, met inbegrip van de visserij, die een essentieel middel van bestaan vormt voor de betrokken personen;
2°. toeristische attracties en andere economische belangen in het betrokken gebied;
3°. de gezondheid van de bevolking aan de kust en het welzijn van het betrokken gebied, met inbegrip van het behoud van de levende mariene rijkdommen en van de flora en fauna;
4°. infrastructuur buitengaats en onder water;
h. *opruiming en opruimen:* elke vorm van voorkomen, beperken of ongedaan maken van het gevaar dat ontstaat door een wrak;
i. *geregistreerde eigenaar:* degene die als eigenaar van het schip is ingeschreven of, bij het ontbreken van registratie, de persoon of personen die eigenaar was of waren van het schip op het tijdstip van het maritiem ongeval; indien evenwel een schip eigendom is van een staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die staat is geregistreerd als exploitant van het schip, wordt onder 'geregistreerde eigenaar' die maatschappij verstaan;
j. *exploitant van het schip:* de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die namens de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor de



exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de Internationale Veiligheidsbeleidscode (ISM-code), zoals gewijzigd;
k. *staat waar het schip geregistreerd is:* met betrekking tot een geregistreerd schip, de staat waarin het schip is geregistreerd en met betrekking tot een niet-geregistreerd schip, de staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren;
l. *Nederlands schip:* schip dat op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren;
m. *Verdrag:* het op 18 mei 2007 te Nairobi tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken, 2007 (Trb. 2008, 115);
n. *Verdragsgebied:* de exclusieve economische zone van een Staat die Partij is, vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, of, indien een Staat die partij is een dergelijke zone niet heeft vastgesteld, een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen vanwaar de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten, een en ander met dien verstande dat indien een Staat overeenkomstig artikel 3, tweede lid, van het Verdrag een kennisgeving heeft gedaan dat hij de toepassing van het Verdrag uitbreidt tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, bevinden, het Verdragsgebied van die Staat dienovereenkomstig wordt uitgebreid;
o. *interventiezone:* het gedeelte van de Noordzee dat zich uitstrekt in het noorden tot de breedtegraad van 56° noorderbreedte en in het zuiden tot de breedtegraad van 51°10′ noorderbreedte, voor zover niet behorend tot territoriale zee van Nederland of een andere staat.

Artikel 2

1. Voor de toepassing van deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder het verlenen van hulp aan een schip mede verstaan het verlenen van hulp aan zaken die zich aan boord daarvan bevinden of aan van dat schip afkomstige drijvende of gezonken zaken.

2. Voor de toepassing van deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder de Nederlandse territoriale zee mede verstaan het gedeelte van de Westerschelde dat is gelegen tussen de territoriale zee en de lengtegraad van 3°35′ oosterlengte.

Artikel 3

Indien het schip toebehoort aan een rederij die een boekhouder heeft aangesteld, of indien er sprake is van rompbevrachting, treedt de boekhouder, onderscheidenlijk de rompbevrachter voor de toepassing van paragraaf 2.2 en hoofdstuk 3 en, in samenhang daarmee, de hoofdstukken 4 en 5 en de daarop berustende bepalingen in de plaats van de geregistreerde eigenaar.

HOOFDSTUK 2 WRAKKEN

Paragraaf 2.1 Reikwijdte

Artikel 4

1. Dit hoofdstuk is van toepassing in de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone, voor zover niet elders in dit hoofdstuk anders is bepaald.

2. Dit hoofdstuk is van overeenkomstige toepassing op de Nederlandse binnenwateren.

Paragraaf 2.2 Meldingsverplichting

Artikel 5

1. Indien zich een maritiem ongeval heeft voorgedaan ten gevolge waarvan:
   1°. een schip is gezonken of gestrand;
   2°. een deel van een schip, met inbegrip van zaken die zich aan boord van dat schip bevinden of hebben bevonden, is gezonken of gestrand;
   3°. een door een schip op zee verloren zaak is gestrand, gezonken of op zee op drift geraakt, of
   4°. een schip op het punt van zinken of stranden staat of naar redelijkerwijs verwacht kan worden, zal zinken of stranden indien niet reeds doeltreffende maatregelen worden genomen om hulp te verlenen,

   maakt de kapitein of de exploitant van het schip daarvan zo spoedig mogelijk melding en verstrekt daarbij de gegevens, bedoeld in artikel 5, tweede lid, van het Verdrag aan Onze Minister, die daarvoor een instantie kan aanwijzen. Zodra door de kapitein of de exploitant van het schip aan de



meldplicht uit hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de te verstrekken informatie, alsmede de wijze waarop de melding geschiedt en de informatie wordt verstrekt.

3. Het eerste lid en het bepaalde krachtens het tweede lid is niet van toepassing voor zover op grond van artikel 12 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen of een voorschrift krachtens artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet aan een bevoegd gezag van het ongeval melding moet worden gemaakt en daarbij de in het tweede lid bedoelde informatie moet worden verstrekt.

Artikel 6

Indien bij een maritiem ongeval als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onder 1° tot en met 4°, een Nederlands schip is betrokken dat zich bevindt in een deel van het Verdragsgebied dat onder buitenlandse jurisdictie staat, maakt de kapitein of de exploitant van het schip daarvan zo spoedig mogelijk melding aan de bevoegde autoriteit van de getroffen staat, en verstrekt daarbij de gegevens, bedoeld in artikel 5, tweede lid, van het Verdrag. Zodra door de kapitein of de exploitant van het schip aan de meldplicht uit hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.

Paragraaf 2.3 Lokaliseren, markeren, waarschuwen, vaststellen gevaar

Artikel 7

1. Zodra Onze Minister op de hoogte is van de aanwezigheid van een wrak, draagt hij er zorg voor dat onmiddellijk de deelnemers aan het scheepvaartverkeer en de betrokken staten worden gewaarschuwd.

2. Indien Onze Minister redenen heeft om aan te nemen dat een wrak een gevaar vormt, draagt hij er zorg voor dat alle redelijkerwijs uitvoerbare maatregelen worden getroffen om de precieze locatie van het wrak vast te stellen.

Artikel 8

1. Zodra Onze Minister op de hoogte is van de aanwezigheid van een wrak, neemt hij een beschikking, inhoudend dat het wrak een gevaar vormt, indien hij daarvoor met inachtneming van de criteria van artikel 6 van het Verdrag gronden aanwezig acht.

2. Indien Onze Minister overeenkomstig het eerste lid heeft vastgesteld dat een wrak een gevaar vormt, draagt hij er zorg voor dat:
   a. alle redelijke maatregelen worden getroffen om het wrak te markeren overeenkomstig het toepasselijke internationaal aanvaarde systeem voor bebakening;
   b. de bijzonderheden van de markering van het wrak worden bekendgemaakt met behulp van alle gepaste middelen, met inbegrip van zeevaartkundige publicaties;
   c. de beschikking wordt bekendgemaakt aan de geregistreerde eigenaar en wordt medegedeeld aan de staat waar het schip geregistreerd is;
   d. met het bevoegd gezag van de staat waar het schip geregistreerd is en van andere staten die negatieve gevolgen van het wrak ondervinden overleg wordt gevoerd over de met betrekking tot het wrak te treffen maatregelen.

Paragraaf 2.4 Opruimen

Artikel 9

1. Indien Onze Minister overeenkomstig artikel 8 heeft vastgesteld dat een wrak een gevaar vormt, draagt de geregistreerde eigenaar er zorg voor dat:
   a. het wrak wordt opgeruimd en
   b. aan Onze Minister een bewijs wordt overgelegd van verzekering of andere financiële zekerheid als vereist op grond van artikel 12 van het Verdrag, tenzij een andere belanghebbende een zodanig bewijs heeft overgelegd.

2. De geregistreerde eigenaar kan ter voldoening aan het eerste lid, onderdeel a, een overeenkomst sluiten met een hulpverlener of andere persoon teneinde het wrak te doen opruimen.

3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing met betrekking tot een wrak van een Nederlands schip dat zich bevindt in een deel van het Verdragsgebied dat onder buitenlandse



jurisdictie staat, ingeval de bevoegde autoriteit overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag heeft vastgesteld dat een wrak een gevaar vormt.

Artikel 10

Indien Onze Minister overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag heeft vastgesteld dat een wrak een gevaar vormt:
a. stelt hij in een tot de geregistreerde eigenaar gerichte beschikking een redelijke termijn binnen welke de geregistreerde eigenaar het wrak moet opruimen, rekening houdend met de aard van het vastgestelde gevaar;
b. vermeldt hij bij de bekendmaking van de beschikking met de door hem gestelde termijn dat hij het wrak overeenkomstig artikel 13 en artikel 8:656 van het Burgerlijk Wetboek voor rekening van de geregistreerde eigenaar kan doen opruimen indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen die termijn op te ruimen en
c. stelt hij de geregistreerde eigenaar schriftelijk ervan in kennis dat hij voornemens is onmiddellijk op te treden indien het gevaar bijzonder groot wordt.

Artikel 11

Alvorens het opruimen aanvangt, kan Onze Minister in een tot de geregistreerde eigenaar gerichte beschikking voorschriften vastleggen voor dit opruimen, uitsluitend voor zover dat nodig is om te waarborgen dat het opruimen geschiedt in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

Artikel 12

Wanneer het opruimen door de geregistreerde eigenaar is aangevangen, kan Onze Minister besluiten tot optreden bij het opruimen voor zover dat nodig is om te waarborgen dat dit doeltreffend geschiedt, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

Artikel 13

1. Indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen de ingevolge artikel 10, onder a, vastgestelde termijn op te ruimen, of indien geen contact kan worden gelegd met de geregistreerde eigenaar, kan Onze Minister het wrak langs de naar zijn oordeel meest praktische en snelle weg doen opruimen, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

2. Voorts kan Onze Minister in omstandigheden waarin onmiddellijk optreden vereist is en hij de staat waar het schip geregistreerd is en de geregistreerde eigenaar daarvan in kennis heeft gesteld, het wrak langs de naar zijn oordeel meest praktische en snelle weg doen opruimen, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

Paragraaf 2.5 Bepalingen voor de territoriale zee en de binnenwateren

Artikel 14

1. Met betrekking tot een wrak dat zich bevindt in de territoriale zee of op een van de binnenwateren zijn artikel 8, tweede lid, onderdeel c, wat betreft mededeling aan de staat waar het schip geregistreerd is, en d, alsmede de kennisgevingsverplichtingen van artikel 13, tweede lid, niet van toepassing.

2. Met betrekking tot een wrak dat zich bevindt op een van de binnenwateren berusten taken en bevoegdheden die elders in dit hoofdstuk zijn opgedragen of toegekend aan Onze Minister bij de ingevolge de Waterwet ter plaatse bevoegde beheerder dan wel beheerder die is belast met het waterstaatkundig beheer, indien dat aldaar afzonderlijk is toegedeeld.

3. De beheerder overlegt over de uitoefening van de taken en bevoegdheden met het op grond van de Scheepvaartverkeerswet bevoegde gezag. Indien ter plaatse een beheerder die is belast met het waterstaatkundig beheer bevoegd is, overlegt deze voorts over de uitoefening van de taken en bevoegdheden met andere ingevolge de Waterwet ter plaatse bevoegde beheerders. Overleg op grond van dit lid vindt niet plaats indien zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt.

HOOFDSTUK 3 SCHEPEN IN NOORDZEEGEBIEDEN

Paragraaf 3.1 Territoriale zee

Artikel 15

De kapitein of de geregistreerde eigenaar van een schip dat is betrokken bij een maritiem ongeval in de Nederlandse territoriale zee neemt, onverminderd artikel 9, de nodige maatregelen om gevaar als gevolg van dat ongeval te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken, en verleent alle nodige medewerking aan de toepassing van maatregelen als bedoeld in artikel 16.

Artikel 16

1. Onze Minister kan ten aanzien van een schip dat zich bevindt in de Nederlandse territoriale zee, onverminderd de paragrafen 2.3 en 2.4, alle maatregelen nemen die nodig zijn om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en het kustmilieu te beschermen ingeval:
   a. zich met betrekking tot het schip een maritiem ongeval voordoet;
   b. zich een ander voorval of een omstandigheid met gevolgen voor de veiligheid van het schip of van de scheepvaart voordoet;
   c. zich een situatie voordoet die tot verontreiniging van de wateren of de kust van een staat kan leiden, dan wel
   d. in zee drijvende verontreinigende stoffen, containers of stukgoederen worden waargenomen.

2. De maatregelen op grond van het eerste lid kunnen in elk geval bestaan uit een beschikking, houdende aanwijzingen aan de kapitein die betrekking hebben op:
   a. de aanwezigheid van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied;
   b. het verplaatsen van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden van of naar een bepaalde plaats, met inbegrip van een Nederlandse haven of een bepaald gebied;
   c. het doen verlenen van hulp aan het schip;
   d. het aan de grond zetten, tot zinken brengen of vernietigen van het schip alsmede het onschadelijk maken, verwijderen, overboord zetten, tot zinken brengen of vernietigen van de zaken die zich aan boord van het schip bevinden op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied.

3. Bij toepassing van het tweede lid, onderdeel b, kunnen aan de kapitein of de geregistreerde eigenaar met betrekking tot de toegang van het schip tot of het verblijf van het schip in de haven beperkende voorschriften worden opgelegd in het belang van de openbare veiligheid van het gebied waarin de haven is gelegen.

4. Indien een schip wordt gesleept onder een sleep- of bergingsovereenkomst, kunnen de in het eerste lid bedoelde maatregelen ook worden genomen jegens de betrokken bijstands-, bergings- en sleepvaartondernemingen.

5. De maatregelen op grond van het eerste lid kunnen voorts in elk geval inhouden het vanwege Onze Minister:
   a. verrichten van datgene, met betrekking waartoe ingevolge het tweede of derde lid aanwijzingen kunnen worden gegeven;
   b. verrichten van onderzoek naar de toestand van het schip en de aard en de toestand van de zaken die zich aan boord daarvan bevinden, of
   c. overnemen van het gezag over het schip.

Paragraaf 3.2 Interventiezone

Artikel 17

1. Indien na een maritiem ongeval of daarmee verband houdende handelingen waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat zij zullen leiden tot aanzienlijke schadelijke gevolgen, zich een ernstig en dreigend gevaar, door verontreiniging of dreigende verontreiniging, voordoet voor de Nederlandse kust of voor daarmee samenhangende belangen van Nederland, en het desbetreffende schip zich in de interventiezone bevindt, maakt de kapitein van dat ongeval zo spoedig mogelijk melding aan een daartoe door Onze Minister aangewezen instantie. Ingeval de kapitein hiertoe niet in staat is, rust de meldingsplicht op de exploitant van het schip.

2. In een situatie als bedoeld in het eerste lid zijn de kapitein en de exploitant van het desbetreffende schip en de eigenaar van gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord van het desbetreffende



schip verder verplicht om alle in verband met het ongeval gevraagde gegevens onmiddellijk te verstrekken en om desgevraagd onmiddellijk mededeling te doen van alle maatregelen die vanwege het schip in verband met het ongeval zijn genomen.

3. Artikel 5, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 18

1. Onze Minister kan, onverminderd de paragrafen 2.3 en 2.4, ten aanzien van schepen, met inbegrip van wrakken, in de interventiezone de maatregelen nemen die nodig zijn ter bescherming van de Nederlandse kust of daarmee samenhangende belangen van Nederland, tegen verontreiniging of dreigende verontreiniging na een maritiem ongeval of daarmee verband houdende handelingen waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze zullen leiden tot aanzienlijke schadelijke gevolgen.

2. Artikel 16, tweede tot en met vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 4 ORGANISATORISCHE BEPALINGEN, TOELATINGSPLICHT

Artikel 19

1. Onze Minister oefent zijn in artikel 16 of 18 bedoelde bevoegdheid niet uit dan na overleg met de geregistreerde eigenaar en, indien hulpverlening is aangevangen of overeengekomen, na overleg met de hulpverlener, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen nodig maakt.

2. Onze Minister oefent zijn in artikel 16 of 18 bedoelde bevoegdheid niet uit ten aanzien van een schip onder buitenlandse vlag dan nadat met de vlaggenstaat overleg is gepleegd, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen nodig maakt.

3. Wanneer een schip op grond van een voorschrift, aanwijzing of maatregel als bedoeld in artikel 16 of 18 naar een Nederlandse haven wordt gebracht, kan Onze Minister de exploitant, agent of kapitein van het schip verzoeken een verzekeringsbewijs met betrekking tot een verzekering tegen maritieme vorderingen over te leggen.

4. Een verzoek tot overlegging van een verzekeringsbewijs leidt niet tot vertraging bij de opvang van een schip dat bijstand behoeft.

5. Het ontbreken van een verzekeringsbewijs is geen grond voor een weigering een aanwijzing te geven of een maatregel te treffen gericht op de opvang van een schip dat bijstand behoeft op een daarvoor geschikte locatie.

Artikel 20

Onze Minister oefent zijn bevoegdheid op grond van artikel 11, 12, 13, 16 of 18 ten aanzien van een schip dat zich in de Noordzee bevindt niet uit dan in overeenstemming met Onze Ministers wie het mede aangaat, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen nodig maakt.

Artikel 21

1. Indien zich schadelijke gevolgen van een maritiem ongeval in de Noordzee voordoen die van invloed zijn voor het gebied van een gemeente, verstrekt Onze Minister de nodige inlichtingen aan de burgemeester en, in geval van een situatie als bedoeld in artikel 39 van de Wet veiligheidsregio's, aan de voorzitter van de veiligheidsregio.

2. Indien de toepassing van artikel 11, 12, 13, 16 of 18 met betrekking tot een schip dat zich bevindt in de Noordzee van invloed zal zijn voor het gebied van de gemeente, wordt over de gevolgen daarvan vooraf overleg gevoerd met de burgemeester, dan wel, in geval van een situatie als bedoeld in artikel 39 van de Wet veiligheidsregio's, de voorzitter van de veiligheidsregio, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen nodig maakt. In dat geval wordt dit overleg zo spoedig mogelijk gevoerd.

Artikel 22

1. Indien Onze Minister ingevolge artikel 11, 12, 13, 16 of 18 een schip naar een Nederlandse haven doet brengen, laat het daartoe bevoegde gezag het schip toe tot de aangewezen haven.



2. Onze Minister neemt de in het eerste lid bedoelde maatregel slechts na overleg met het in het eerste lid bedoelde gezag, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen nodig maakt. In dat geval wordt dit overleg zo spoedig mogelijk gevoerd.

Artikel 23

Ten behoeve van de goede uitvoering van deze wet met betrekking tot schepen, met inbegrip van wrakken, die zich bevinden in de Noordzee wordt bij besluit van Onze Minister, handelend in overeenstemming met Onze Ministers wie het mede aangaat, een plan vastgesteld inzake de organisatie en de coördinatie van de bestrijding van gevaar in of vanuit de Noordzee.

HOOFDSTUK 5 VERGOEDING VAN KOSTEN

Artikel 24

Indien Onze Minister ingevolge artikel 11, 12, 13, 16 of 18 een schip naar een Nederlandse haven heeft doen brengen, vergoedt Onze Minister de redelijke kosten van die maatregelen van het daartoe bevoegde gezag die redelijkerwijs nodig zijn om het gevaar verbonden aan het brengen van het schip naar en het verblijf in de haven te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

Artikel 25

1. Indien een persoon, nadat een maritiem ongeval heeft plaatsgevonden, hulp heeft verleend aan het desbetreffende schip en als gevolg van een besluit of handeling van Onze Minister krachtens artikel 11, 12, 13, 16 of 18 bij de hulpverlening schade heeft geleden die hij niet kan verhalen op de geregistreerde eigenaar van dat schip of een andere persoon, kent Onze Minister de hulpverlener op diens verzoek een billijke tegemoetkoming in die schade toe.

2. Een tegemoetkoming als bedoeld in het eerste lid wordt geweigerd of kan slechts gedeeltelijk worden toegekend, indien de door de hulpverlener geleden schade geheel respectievelijk gedeeltelijk is te wijten aan diens schuld of de schuld van degenen voor wie hij aansprakelijk is.

3. Onze Minister neemt bij de toepassing van het eerste lid bij de bepaling van de door de hulpverlener geleden schade in het bijzonder in aanmerking:
   a. de bij de hulpverlening gemaakte kosten;
   b. het verlies of de beschadiging van het bij de hulpverlening ingezet materieel of gebruikte materialen;
   c. de bij de hulpverlening gelopen risico's;
   d. het gederfde hulploon.

HOOFDSTUK 6 VERPLICHTE VERZEKERING OF ANDERE FINANCIËLE ZEKERHEID

Artikel 26

1. De geregistreerde eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip met een brutotonnage van 300 of meer is verplicht een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand te houden ter dekking van zijn aansprakelijkheid overeenkomstig het bepaalde in afdeling 6 van titel 6 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 12 van het Verdrag, voor het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt, berekend overeenkomstig artikel 755, eerste lid, onder b, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

2. De geregistreerde eigenaar van een schip met een brutotonnage van 300 of meer dat buiten Nederland teboekstaat of een andere dan de Nederlandse vlag voert is verplicht om, indien het schip een haven of laad- of losplaats in Nederland aanloopt of verlaat of een Nederlands binnenwater bevaart, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand te houden voor het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt, berekend overeenkomstig artikel 755, eerste lid, onder b, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, ter dekking van zijn aansprakelijkheid overeenkomstig het bepaalde in afdeling 6 van titel 6 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 12 van het Verdrag.

Artikel 27

De overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid ten aanzien van een schip dat teboekstaat in Nederland of in een staat die geen partij is bij het Verdrag, voldoet aan het volgende:
a. de overeenkomst is aangegaan met een verzekeraar, een bank of andere financiële instelling of een

andere persoon van wie Onze Minister de financiële draagkracht tot het geven van dekking voor de aansprakelijkheid voldoende oordeelt;
b. de gelden uit hoofde van de overeenkomst kunnen, indien de verstrekker van financiële zekerheid buiten Nederland is gevestigd, feitelijk in Nederland ter beschikking komen;
c. uit de overeenkomst blijkt dat de benadeelde, in overeenstemming met artikel 12, tiende lid, van het Verdrag, zijn vordering rechtstreeks tegen de verstrekker van financiële zekerheid kan instellen; indien de overeenkomst een beding inhoudt dat de geregistreerde eigenaar zelf voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijkt uit de overeenkomst dat de verstrekker van financiële zekerheid niettemin jegens de benadeelde ter zake van schade gehouden blijft tot betaling ook van dat deel van de schadevergoeding;
d. uit de overeenkomst blijkt dat de verstrekker van financiële zekerheid deze binnen de tijdsduur waarvoor het certificaat als bedoeld in artikel 28 is uitgegeven, niet eerder kan schorsen of beëindigen of zodanig wijzigen dat hij niet meer aan dit artikel voldoet, dan na verloop van drie maanden na de datum van ontvangst van een mededeling als bedoeld in artikel 30, tenzij het certificaat is ingeleverd of een nieuw certificaat is afgegeven vóór het verstrijken van de termijn.

Artikel 28

1. Onze Minister geeft aan de geregistreerde eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip of van een schip dat niet is teboekgesteld in een staat die partij is bij het Verdrag, op diens verzoek een certificaat af als omschreven in artikel 12, tweede en vierde lid, van het Verdrag, indien hem is gebleken dat de geregistreerde eigenaar aan zijn in artikel 26 bedoelde verplichting voldoet.

2. Bij het verzoek moet de geregistreerde eigenaar de volgende gegevens en stukken overleggen:
   a. de naam en woonplaats van de geregistreerde eigenaar en de plaats waar diens hoofdkantoor is gevestigd;
   b. een uittreksel uit de registratie voor schepen als bedoeld in artikel 101, eerste lid, van de Kadasterwet, vermeldende ten minste de gegevens bedoeld in artikel 85, tweede lid, onder a, c, d, e, f, g en j, van die wet, alsmede de gegevens omtrent niet doorgehaalde voorlopige aantekeningen, met dien verstande dat ingeval dat uittreksel meer dan twee dagen vóór de dag der overlegging is afgegeven, op dat uittreksel een verklaring van de bewaarder van het Kadaster en de openbare registers moet voorkomen, afgegeven binnen voornoemde termijn van twee dagen, dat sedert de afgifte de op dat uittreksel vermelde gegevens geen wijziging hebben ondergaan;
   c. een afschrift van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid;
   d. de naam van degene die de financiële zekerheid verstrekt en de plaats waar diens hoofdkantoor is gevestigd, alsmede, zo nodig, het kantoor waar deze zekerheid wordt verstrekt;
   e. het tijdstip waarop de financiële zekerheid ingaat en het tijdstip waarop deze een einde neemt.

Artikel 29

Onze Minister wijst een verzoek als bedoeld in artikel 28 af indien de overgelegde gegevens of stukken onvoldoende of onjuist zijn of de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid niet voldoet aan de daaraan in artikel 27 gestelde eisen.

Artikel 30

1. De geregistreerde eigenaar aan wie een certificaat is afgegeven, is verplicht om onmiddellijk aan Onze Minister schriftelijk mededeling te doen van het ongeldig worden, de schorsing of de beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid binnen de tijdsduur waarvoor het certificaat is afgegeven, alsmede van elke wijziging welke zich gedurende die tijdsduur voordoet in de gegevens welke bij het in artikel 28 bedoelde verzoek zijn overgelegd.

2. Onze Minister draagt zorg, dat van een mededeling als bedoeld in het eerste lid ten aanzien van een overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid voor een in Nederland teboekstaand schip schriftelijk of elektronisch kennis wordt gegeven aan het kantoor van de Dienst voor het Kadaster en de openbare registers, waar de openbare registers waarin het verzoek tot teboekstelling van het schip is ingeschreven, worden gehouden, welke kennisgeving aldaar wordt bewaard.

3. Het bestaan en de dagtekening van ontvangst van kennisgevingen als bedoeld in tweede lid worden onverwijld vermeld in de registratie voor schepen, bedoeld in artikel 85 van de Kadasterwet. Kennisgevingen als bedoeld in het tweede lid zijn openbaar.

4. De in het eerste lid bedoelde mededeling kan behalve door de geregistreerde eigenaar ook worden gedaan door degene die de financiële zekerheid verstrekt.



Artikel 31

1. Onze Minister kan een certificaat intrekken indien door wijziging in de gegevens welke bij het in artikel 28 bedoelde verzoek zijn overgelegd of doordat die gegevens onvoldoende of onjuist blijken te zijn, het niet of niet meer voldoet aan de bij of krachtens dit hoofdstuk gestelde eisen, of indien er goede gronden zijn om aan te nemen dat de financiële draagkracht van de verstrekker van de financiële zekerheid onvoldoende was, of is geworden of, indien deze buiten Nederland is gevestigd, blijkt van een beletsel voor het feitelijk in Nederland beschikbaar komen van de gelden uit hoofde van de overeenkomst.

2. In de beschikking wordt een termijn gesteld voor de inlevering van het certificaat.

3. De werking van de beschikking wordt opgeschort totdat de beroepstermijn is verstreken of, indien beroep is ingesteld, op het beroep is beslist.

Artikel 32

1. De geregistreerde eigenaar is verplicht om het certificaat zo spoedig mogelijk nadat overeenkomstig artikel 30 mededeling is gedaan van het ongeldig worden, de schorsing of de beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid, of nadat de tijdsduur waarvoor het certificaat is afgegeven is verstreken, bij Onze Minister in te leveren.

2. De geregistreerde eigenaar is verplicht om het certificaat ingeval van onherroepelijke intrekking bij Onze Minister in te leveren binnen de termijn bedoeld in artikel 31, tweede lid.

Artikel 33

1. Onze Minister zendt een afschrift van elk door hem ten aanzien van een in Nederland teboekstaand schip afgegeven certificaat, alsmede van elke onherroepelijke beschikking tot intrekking van een ten aanzien van een in Nederland teboekstaand schip afgegeven certificaat, aan het kantoor van de Dienst voor het Kadaster en de openbare registers, welke kennisgeving aldaar wordt bewaard.

2. Artikel 30, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 34

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld betreffende de voor de afgifte van een certificaat als bedoeld in artikel 28 verschuldigde vergoeding en de wijze van betaling daarvan.

Artikel 35

1. Een Nederlands schip met een brutotonnage van 300 of meer vaart niet een in Nederland, met inbegrip van de Nederlandse territoriale zee, gelegen haven of ankerplaats binnen of vertrekt daaruit niet, indien het voor dat schip overeenkomstig het gestelde in artikel 28 dan wel artikel 12, veertiende lid, van het Verdrag afgegeven certificaat zich niet aan boord bevindt.

2. Een niet in Nederland geregistreerd schip met een brutotonnage van 300 of meer vaart niet een in Nederland of in de Nederlandse territoriale zee gelegen haven of ankerplaats binnen of vertrekt daaruit niet, als voor dat schip niet overeenkomstig artikel 12 van het Verdrag een certificaat als bedoeld in dat artikel is afgegeven of indien dat certificaat zich niet aan boord bevindt.

3. In afwijking van het eerste en tweede lid behoeft het certificaat zich niet aan boord te bevinden indien elektronisch, overeenkomstig artikel 12, dertiende lid, van het Verdrag, door of vanwege Onze Minister kan worden gecontroleerd of voor het desbetreffende schip een certificaat is afgegeven.

HOOFDSTUK 7 VERDERE BEPALINGEN

Artikel 36

1. Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde zijn belast de ambtenaren die zijn aangewezen bij besluit van Onze Minister dan wel van het ingevolge artikel 14, tweede lid, bevoegde bestuursorgaan. Zij zijn tevens belast met het uitvoeren van maatregelen, genomen krachtens artikel 12, 13, 16 of 18.

2. De krachtens het eerste lid aangewezen ambtenaren zijn bevoegd een schip te betreden voor zover



dat redelijkerwijs nodig is voor de uitoefening van de in het eerste lid bedoelde taken en met inachtneming van artikel 220 en afdeling 7 van Deel XII van het VN-Zeerechtverdrag.

3. Zij gebruiken zo nodig de hulp van de sterke arm voor het betreden van het schip en voor het aan boord uitvoeren van maatregelen, genomen ingevolge artikel 13, 16 of 18.

4. Bij toepassing van het tweede lid legitimeren de daarin bedoelde ambtenaren zich desgevraagd en doen zij mededeling van het doel van het betreden van het schip.

5. De krachtens het eerste lid aangewezen ambtenaren kunnen zich bij toepassing van het tweede lid door bepaalde door hen aan te wijzen personen doen vergezellen.

Artikel 37

1. Deze wet is niet van toepassing op buitenlandse oorlogsschepen en buitenlandse militaire luchtvaartuigen, alsmede buitenlandse schepen of buitenlandse luchtvaartuigen die eigendom zijn van of in beheer zijn bij een staat ten tijde dat zij uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden.

2. Deze wet is, behoudens het bepaalde in het derde lid van dit artikel, niet van toepassing op Nederlandse oorlogsschepen en Nederlandse militaire luchtvaartuigen.

3. Onze Minister van Defensie neemt na overleg met Onze Minister en Onze Ministers wie het mede aangaat ten aanzien van Nederlandse oorlogsschepen en Nederlandse militaire luchtvaartuigen de maatregelen die nodig zijn om gevaar van maritieme ongevallen met deze schepen of luchtvaartuigen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

Artikel 38

De Nederlandse strafwet is, waar nodig met inachtneming van artikel 220 en afdeling 7 van Deel XII van het VN-Zeerechtverdrag en onverminderd het recht van andere staten om overeenkomstig het VN-Zeerechtverdrag of het Verdrag tot rechtsvervolging over te gaan, mede toepasselijk op ieder die zich aan boord van een Nederlands schip buiten Nederland schuldig maakt aan overtreding van de bij of krachtens artikel 5, 6, 9, eerste lid, onderdeel a, 15 of 17 gestelde regels.

Artikel 39

De toepasselijkheid van deze wet wordt beperkt door de in het Verdrag en het overige internationaal zeerecht erkende uitzonderingen.

HOOFDSTUK 8 WIJZIGINGS- EN INTREKKINGSBEPALINGEN

Artikel 40

Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 541 wordt ‘afdeling 5’ vervangen door: ‘de afdelingen 5 en 6’.

B

Aan titel 6 wordt een afdeling toegevoegd, luidende:

Afdeling 6. Aansprakelijkheid voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van een wrak

Artikel 655

In deze afdeling wordt verstaan onder:
a. *‘Verdrag’:* het op 18 mei 2007 te Nairobi tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken, 2007 (Trb. 2008,115);
b. *‘wrak’, ‘schip’, ‘maritiem ongeval’, ‘gevaar’, ‘geregistreerde eigenaar’, ‘Staat waar het schip geregistreerd is’, ‘Organisatie’ en ‘Secretaris-Generaal’:* hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Verdrag;
c. *‘lokaliseren, markeren en opruimen’:* hetgeen daaronder wordt verstaan in het Verdrag.

Artikel 656

1. De geregistreerde eigenaar is, behoudens het bepaalde in deze afdeling, aansprakelijk voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak overeenkomstig de paragrafen 2.3 en 2.4 van hoofdstuk 2, waar nodig in samenhang met hoofdstuk 5, van de Wet bestrijding maritieme ongevallen.

2. De geregistreerde eigenaar is niet op grond van deze afdeling aansprakelijk indien hij bewijst dat het maritiem ongeval dat tot het wrak geleid heeft:
   a. het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard;
   b. in zijn geheel is veroorzaakt door een handelen of nalaten door een derde met het oogmerk schade te veroorzaken; of
   c. in zijn geheel is veroorzaakt door nalatigheid of een andere onrechtmatige daad van een overheid of andere autoriteit die verantwoordelijk is voor het onderhoud van verlichting of andere navigatiehulpmiddelen bij de uitoefening van die taak.

3. Niets in deze afdeling tast het recht aan van de geregistreerde eigenaar zijn aansprakelijkheid te beperken uit hoofde van titel 7.

4. Geen vordering tot vergoeding van de kosten bedoeld in het eerste lid kan tegen de geregistreerde eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met de bepalingen van deze afdeling.

5. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal tegenover derden.

Artikel 657

1. De geregistreerde eigenaar is uit hoofde van deze afdeling niet aansprakelijk voor de kosten bedoeld in artikel 656, eerste lid, indien en voor zover de aansprakelijkheid voor dergelijke kosten in strijd zou zijn met:
   a. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, zoals gewijzigd;
   b. het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996, zoals gewijzigd;
   c. het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, 1960, zoals gewijzigd, of het Verdrag van Wenen inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, 1963, zoals gewijzigd; of nationaal recht dat beperking van de aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt; of
   d. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, zoals gewijzigd;

   mits het desbetreffende verdrag van toepassing en van kracht is.

2. Voor zover maatregelen uit hoofde van de Wet bestrijding maritieme ongevallen worden aangemerkt als hulpverlening overeenkomstig het op 28 april 1989 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, is dat verdrag van toepassing op kwesties omtrent het loon of de vergoeding verschuldigd aan de hulpverlener en met uitsluiting van de regels van deze afdeling.

Artikel 658

1. Vorderingen tot vergoeding van kosten als bedoeld in artikel 656, eerste lid, kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid heeft gesteld ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar voor kosten bedoeld in artikel 656, eerste lid. In dit geval kan de verweerder, zelfs indien de geregistreerde eigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zijn aansprakelijkheid beperken tot het bedrag gelijk aan het verzekerde bedrag of het bedrag van de andere financiële zekerheid als bedoeld in artikel 26 van de Wet bestrijding maritieme ongevallen.

2. De verweerder komen alle verweermiddelen toe welke de geregistreerde eigenaar tegen de vorderingen zou hebben kunnen aanvoeren, doch hij kan geen beroep doen op de omstandigheid dat de geregistreerde eigenaar surseance van betaling is verleend, dat ten aanzien van de geregistreerde eigenaar de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen van toepassing is, of dat de geregistreerde eigenaar zich in staat van faillissement of vereffening bevindt. Hij kan zich voorts verweren met een beroep op het feit dat de kosten zijn veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar zelf, doch andere verweermiddelen welke hij zou



hebben kunnen aanvoeren tegen een door de geregistreerde eigenaar tegen hem ingestelde vordering komen hem niet toe.

3. De verweerder kan de geregistreerde eigenaar steeds in het geding roepen.

C

Na afdeling 12 van titel 20 wordt een afdeling toegevoegd, luidende:

Afdeling 12a. Vorderingen ter zake van kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van een wrak

Artikel 1833b

Het recht kosten uit hoofde van afdeling 6 van titel 6 te verhalen vervalt wanneer niet binnen drie jaar na de datum waarop het gevaar is vastgesteld in overeenstemming met afdeling 6 van titel 6 een vordering wordt ingesteld. In geen geval kunnen vorderingen echter worden ingesteld na zes jaar na de datum van het maritiem ongeval dat tot het wrak heeft geleid. Indien het maritiem ongeval bestaat uit een reeks feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

Artikel 41

Artikel 12a van de Wrakkenwet komt te luiden als volgt:

Artikel 12a

Met betrekking tot een wrak waarop de Wet bestrijding maritieme ongevallen van toepassing is, zijn:
a. de artikelen 1 tot en met 4 en 10 tot en met 12 niet van toepassing;
b. de artikelen 5 tot en met 8 van toepassing op de markering en opruiming
c. daarvan overeenkomstig die wet.

Artikel 42

De Waterwet wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 5.28, tweede lid, komt te luiden:

2. Artikel 5.29, eerste lid, tweede volzin, is niet van toepassing op gevaar dat uitgaat van een wrak in de zin van de Wet bestrijding maritieme ongevallen dat zich bevindt in de Noordzee dan wel wordt veroorzaakt door voorvallen of omstandigheden als bedoeld in artikel 16 of 18 van die wet.

B

Aan artikel 7.21 wordt na het derde lid een lid toegevoegd, luidend:

4. Dit artikel is niet van toepassing op de kosten van lokaliseren, markeren en opruimen van een wrak in de zin van de Wet bestrijding maritieme ongevallen.

Artikel 43

De Algemene wet bestuursrecht wordt gewijzigd als volgt:

A

In de alfabetische rangschikking van artikel 7 van bijlage 2 wordt ingevoegd: Wet bestrijding maritieme ongevallen.

B

In de alfabetische rangschikking van artikel 11 van bijlage 2 wordt ingevoegd: Wet bestrijding maritieme ongevallen.



Artikel 44

Artikel 2:2, eerste lid, onderdeel d, van de Arbeidstijdenwet komt te luiden:

d. een maritiem ongeval als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Wet bestrijding maritieme ongevallen dan wel een voorval of omstandigheid als bedoeld in artikel 16 of 18 van die wet.

Artikel 45

Artikel 1a van de Wet op de economische delicten wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel 1° vervalt de zinsnede met betrekking tot de Wet bestrijding ongevallen Noordzee.

2. In onderdeel 1° wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd: de Wet bestrijding maritieme ongevallen, de artikelen 5, eerste, tweede en derde lid, 6, 9, eerste lid, onder a en b, 15, 17, eerste en tweede lid, 32, eerste en tweede lid, 26, tweede lid, en 35, tweede lid;.

Artikel 46

De Wet bestrijding ongevallen Noordzee wordt ingetrokken.

HOOFDSTUK 9 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 47 Inwerkingtreding

Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 48

Deze wet wordt aangehaald als: Wet bestrijding maritieme ongevallen.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

De Minister van Veiligheid en Justitie,



MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt tot uitvoering (implementatie) van het op 18 mei 2007 tot stand gekomen Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken[1], hierna aan te duiden als het Verdrag. Dit verdrag verbetert de mogelijkheden voor kuststaten om te bewerkstelligen dat wrakken van zeeschepen snel en adequaat worden verwijderd en voorts om op te treden tegen bijna zinkende of strandende schepen en al dan niet losgeslagen lading die gevaar voor het scheepvaartverkeer, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen opleveren. Met name geschiedt dit door het uitdrukkelijk vastleggen van de daarvoor nodige bevoegdheden van die staten jegens scheepseigenaren en kapiteins, alsmede een opruimplicht en een verplichte verzekering van de opruimingskosten voor scheepseigenaren, gecompleteerd met een rechtstreeks verhaalsrecht van de kuststaat op de verzekeringspenningen.

Het Verdrag biedt een duidelijke meerwaarde voor kuststaten die zich met enige regelmaat gesteld zien voor de noodzaak tot juridisch en/of feitelijk optreden gericht op opruiming van wrakken van zeeschepen of lading van zeeschepen. Dit geldt ook voor Nederland, met inbegrip van de BES-eilanden, en de andere overzeese rijksdelen. De regering wil dan ook toetreding tot het Verdrag bevorderen. In verband hiermee wordt dezer dagen een voorstel van rijkswet ingediend voor de benodigde wettelijke *goedkeuring* daarvan.

De implementatie krijgt hoofdzakelijk gestalte in de vorm van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO), waarin de gang van zaken na het ontstaan van een wrak wordt geregeld, met name een meldingsplicht voor de kapitein alsmede voorschriften voor het opruimen van het wrak en (losgeslagen) lading door de geregistreerde eigenaar van het schip of, voor zover nodig, vanwege de Minister van Infrastructuur en Milieu. Ook bevat de WBMO de verzekeringsplicht voor de kosten van een en ander. Dit wordt aangevuld met de toevoeging van een afdeling aan titel 6, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Boek 8 BW) over de aansprakelijkheid voor de kosten van het markeren en opruimen van wrak en (losgeslagen) lading. De WBMO bevat ook enige geactualiseerde voorschriften voor overheidsoptreden dat nodig kan zijn voor ongevallen en voorvallen waarbij geen wrak ontstaat. Veel hiervan is ontleend aan de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON), die komt te vervallen.
Daarnaast worden de Wrakkenwet en andere wetten aangepast.

Deze toelichting bevat allereerst een korte samenvatting van het Verdrag en schetst de hoofdlijnen van het wetsvoorstel. Vervolgens komen, voor zover nodig, de afzonderlijke artikelen nader aan de orde.

Deze memorie is mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie vastgesteld.

2. Hoofdlijnen van het Verdrag

Het Verdrag geeft een nadere invulling aan enige bepalingen van het VN-Zeerechtverdrag[2] en biedt een duidelijke grondslag voor wrakopruiming in de exclusieve economische zone (EEZ) van de verdragsstaten. Een kuststaat kan ingevolge het VN-Zeerechtverdrag een EEZ instellen buiten zijn territoriale zee. De EEZ valt niet onder de soevereiniteit van de kuststaat. In de EEZ beschikt de kuststaat met name over specifieke rechtsmacht tot exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zee, het reguleren van oprichting en gebruik van installaties en ter bescherming van het milieu. Deze rechtsmacht is in het VN-Zeerechtverdrag in algemene termen vastgelegd. Het rechtsregime van de EEZ komt voor het overige in belangrijke mate overeen met dat van de volle zee; de kuststaat heeft in die zone in beginsel geen bevoegdheden jegens de scheepvaart.

Primair regelt het nieuwe Verdrag de bevoegdheid van de kuststaat om in de EEZ snel en adequaat scheepswrakken te (laten) verwijderen. Daarbij kan worden opgetreden ten aanzien van in grote moeilijkheden geraakte zeeschepen en daarvan afkomstige zaken die het scheepvaartverkeer, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen in gevaar brengen of dreigen in gevaar te brengen. De maatregelen van het Verdrag kunnen namelijk worden toegepast ten aanzien van wrakken in de ruime betekenis van dit verdrag. Hieronder vallen, naast gezonken en gestrande zeeschepen, ook delen van zodanige schepen, alsmede gestrande, gezonken of op drift geraakte lading of andere zaken die afkomstig zijn van schepen op zee en voorts zeeschepen die op het punt staan om te zinken of te

---

1 Trb. 2008, 115
2 Het in 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee (Trb. 1983, 83)

stranden dan wel naar redelijkerwijs verwacht kan worden zullen zinken of stranden. Het begrip 'wrak' wordt in deze memorie verder in deze ruime betekenis gebruikt.

De scheepseigenaar is in dit stelsel de eerstverantwoordelijke voor het opruimen van het wrak. Ook dit opruimen is in het verdrag breed gedefinieerd: het omvat elke vorm van voorkomen, beperken of ongedaan maken van het gevaar dat ontstaat door een wrak. Mocht de eigenaar zijn verplichtingen wat dit betreft niet naleven, dan kan de getroffen staat c.q. kuststaat deze zelf ter hand nemen. De daarmee gemoeide kosten komen voor rekening van de scheepseigenaar, op grond van een risicoaansprakelijkheid. Ditzelfde geldt ook voor de kosten in verband met het opsporen en het markeren van het wrak.
Het Verdrag roept voorts met betrekking tot de genoemde risicoaansprakelijkheid een verplichting tot verzekering of andere financiële zekerheid (zoals een bankgarantie) in het leven voor zeeschepen met een bruto-tonnage van 300 of meer. Het Verdrag introduceert een direct verhaalsrecht op de verzekeraar naast de risicoaansprakelijkheid van de scheepseigenaar. De schepen moeten in het bezit zijn van een geldig certificaat omtrent verzekering.
Daarbij respecteert het Verdrag overigens de grenzen van aansprakelijkheid die voortvloeien uit het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd (Londens Limitatieverdrag 1996).

De verdragslanden kunnen bepalingen van het Verdrag desgewenst van toepassing verklaren ('opt-in') voor hun territoriale zee en binnenwateren. Uitgangspunt bij het wetsvoorstel is dat het verdrag via de opt-in mede voor opruiming van wrakken van zeeschepen in de Nederlandse territoriale zee en de binnenwateren zal worden benut.

Een uitgebreidere schets van de inhoud van het Verdrag is opgenomen in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor de rijksgoedkeuringswet.

3. Hoofdlijnen Wet bestrijding maritieme ongevallen

3.1. Nieuwe wet

De voorschriften die nodig zijn om gestalte te geven aan de werking van het Verdrag komen qua functionele reikwijdte vergaand overeen met die van de Wet BON. Echter de terminologie is anders en de procedurele uitwerking is gedetailleerder. In de Wet BON zijn er overheidsbevoegdheden om op te treden in geval van een ongeval ten gevolge waarvan (naar verwachting) schadelijke gevolgen ontstaan. In het Verdrag staat wat dit betreft een wrak dat ten gevolge van een maritiem ongeval gevaar oplevert centraal. De term wrak heeft de al vermelde ruime betekenis. De omschrijvingen van 'ongeval ' in de Wet BON en 'maritiem ongeval' in het Verdrag verschillen niet wezenlijk. Het begrip 'gevaar' uit het Verdrag omvat, in samenhang met het begrip 'daarmee samenhangende belangen', alle schadelijke gevolgen die in de Wet BON een rol spelen.

Qua geografische reikwijdte is het Verdrag deels ruimer dan de Wet BON. Het Verdrag kan over de hele linie, zowel bij gevaren voor het milieu of de kustlijn dan wel kustbelangen (bijvoorbeeld havenbedrijvigheid, visserij) als ten behoeve van de scheepvaartveiligheid, worden toegepast in EEZ en voorts in de territoriale zee en op binnenwateren, als de verdragsstaat heeft gekozen voor de medegelding aldaar. De Wet BON is, zoals uit de naam blijkt, slechts van toepassing in de Noordzee, mede buiten de territoriale wateren, maar bevat voor de scheepvaartveiligheid slechts overheidsbevoegdheden in de territoriale zee.

Een en ander is aanleiding om de Wet BON thans in zijn geheel te vervangen door een nieuwe wet, de WBMO, die qua terminologie in belangrijke mate aansluit bij het Verdrag. De vervanging van de Wet BON door de WBMO is ook passend omdat de wet als gevolg van het gebruikmaken van de 'opt-in' van het Verdrag mede moet voorzien in toepassing op binnenwateren.

Voor zover de Wet BON het mogelijk maakt om bij groot verontreinigingsgevaar op te treden in een specifieke zone buiten de territoriale zee, deels ook buiten de EEZ (bijvoorbeeld ingeval van een ongeluk dichtbij het Engels/Franse Kanaal dat in verband met een zuidwestelijke windrichting voor Nederland groot gevaar voor het mariene milieu of de kust oplevert) blijft die mogelijkheid behouden via enkele specifieke bepalingen in de WBMO, die komen te staan naast het regime van het Verdrag. De bevoegdheid tot optreden in die specifieke zone wordt hierna in onderdeel 3.3 toegelicht.

3.2. Hoofdlijnen inhoud

De WBMO sluit nauw aan bij het Verdrag voor wat betreft:
– de meldplicht voor het ontstaan van een wrak,
– de opruimverplichting voor de geregistreerde eigenaar,

– de bevoegdheden voor de minister om voorwaarden vast te stellen voor het opruimen en om waar nodig van overheidswege een wrak te doen opruimen en
– de verplichting voor schepen van 300 GT of meer tot verzekering van wrakopruimingskosten, met de bijbehorende certificaatverplichting.

De meldplicht, de opruimverplichting en de overheidsbevoegdheden zijn van toepassing in de Nederlandse territoriale zee, de EEZ en de binnenwateren. Een en ander is geregeld in de hoofdstukken 2 en 6 van de WBMO.

Aanvullend is in hoofdstuk 3 een algemene bevoegdheid tot overheidsoptreden ter beteugeling van gevaren jegens met name schepen in de territoriale zee, ook als die geen wrak zijn, opgenomen. Ook schepen waarvan niet gezegd kan worden dat zij zullen gaan zinken, kunnen gevaar opleveren. Voorts zijn in hoofdstuk 3 voor gevallen van verontreinigingsgevaar vanuit de al genoemde buiten de territoriale wateren gelegen zone van de Noordzee een meldplicht en bevoegdheden voor overheidsoptreden geregeld. Verder bevat de WBMO organisatorische voorschriften, waaronder een basis voor het incidentenbestrijdingsplan Noordzee, en een regeling voor toelating van een in moeilijkheden geraakt schip tot een haven (hoofdstuk 4) alsmede voorschriften voor vergoeding van kosten aan havenbeheerders en hulpverleners (hoofdstuk 5). Het verdient hier vermelding dat het aan het begin van het Verdrag opgenomen vereiste van evenredigheid van overheidsoptreden in verhouding tot het gevaar niet in de WBMO is geïmplementeerd, omdat het evenredigheidsbeginsel behoort tot de grondslagen van het Nederlandse bestuursrecht en uitdrukkelijk is verankerd in artikel 3.4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

3.3. Interventiebevoegdheid buiten de territoriale zee

De WBMO neemt mede de functie over van de Wet BON voor het geval waarin zich een ernstig verontreinigingsgevaar voordoet vanuit een specifiek omschreven deel van de Noordzee, buiten de territoriale wateren van Nederland en de andere kuststaten. Hieraan ligt het *Interventieverdrag*[3] ten grondslag. Het Interventieverdrag biedt een aangesloten kuststaat een uitdrukkelijke bevoegdheid om op te treden jegens schepen die buiten zijn territoriale wateren in moeilijkheden komen, ingeval daardoor ernstig en dreigend verontreinigingsgevaar voor de kust, of daarmee verband houdende belangen, van die staat uitgaat van het schip.

Het Interventieverdrag heeft formeel betrekking op ‘de volle zee’. Na de totstandkoming van dat verdrag is in het kader van het VN-Zeerechtverdrag het internationale regime van de EEZ van toepassing geworden en is ook een Nederlandse EEZ ingesteld. Dit is een zone die aansluit aan de territoriale zee. De volle zee omvat volgens het VN-Zeerechtverdrag niet de EEZ, al komt het regime voor de scheepvaart in de EEZ overeen met dat van de volle zee. Men zou dus kunnen betogen dat het Interventieverdrag niet van toepassing is in de EEZ. Dat geldt echter zeker niet voor de op grond van het Interventieverdrag in de Wet BON opgenomen interventiebevoegdheden. Het VN-Zeerechtverdrag biedt de kuststaat in de EEZ immers bevoegdheden ‘ter bescherming en behoud van het milieu’. Bovendien vermeldt artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag uitdrukkelijk het recht van staten om op te treden buiten de territoriale zee ter bescherming van hun kustlijn tegen verontreiniging als gevolg van ongevallen ter zee. In verband hiermee zijn de desbetreffende bevoegdheden van de Wet BON dan ook na het van kracht worden van het VN-Zeerechtverdrag bij ernstig en dreigend verontreinigingsgevaar van een schip dat zich bevindt in de EEZ (buiten de territoriale zee) onverminderd van toepassing gebleven in die zone.

In paragraaf 3.2 van de WBMO is de huidige bevoegdheid tot optreden jegens schepen in het eerdergenoemde deelgebied van de Noordzee hernieuwd. Het gaat om het gedeelte van de Noordzee dat zich uitstrekt in het noorden tot de breedtegraad van 56° noorderbreedte en in het zuiden tot de breedtegraad van 51°10’ noorderbreedte, voor zover niet behorend tot territoriale zee van Nederland of een andere staat. Dit gebied wordt in de WBMO aangeduid als de interventiezone.

Het Interventieverdrag en artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag hebben uitdrukkelijk mede betrekking op gevallen van stranding van een schip, dus op het ontstaan van wrakken. Bij een wrak in de EEZ dat verontreinigingsgevaar oplevert kan er dus in beginsel een samenloop optreden van het Verdrag met het Interventieverdrag. Artikel 4, eerste lid, van het Verdrag bepaalt in verband hiermee dat het Verdrag niet van toepassing is op maatregelen die worden genomen onder het Interventieverdrag. Bij laatstbedoelde maatregelen is er geen kostenverhaal op de wrakopruimingsverzekering uit het Verdrag mogelijk. In verband hiermee ligt het in de rede dat de autoriteiten van de kuststaat in gevallen waarin beide verdragen toepassing kunnen vinden (dus als het gaat om een wrak in de EEZ

[3] Het op 29 november 1969 te Brussel tot stand gekomen Internationaal verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken (Trb. 1980, 101), met het bijbehorende protocol van 2 november 1973 over optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie.

van een staat die partij is bij het Verdrag) de voorkeur zullen geven aan toepassing van het Verdrag, waardoor de terugtredingsregel van artikel 4, eerste lid, van het Verdrag niet aan de orde komt.

De inhoudelijke clausulering van de interventiebevoegdheid in paragraaf 3.2 is ontleend aan artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag, dat grotendeels overeenkomt met het Interventieverdrag. Artikel 221 kent echter, in tegenstelling tot Interventieverdrag, niet het vereiste van 'ernstig' gevaar en anderzijds wel uitdrukkelijk het vereiste van evenredigheid van overheidsoptreden met het gevaar dat zich voordoet. Dat beginsel is niet opgenomen in de WBMO, maar zoals gezegd verankerd in de Algemene wet bestuursrecht.

Ook bevat paragraaf 3.2 van de WBMO, evenals tot nog toe de Wet BON, een meldplicht inzake maritieme ongevallen voor de schepen in de interventiezone in gevallen waarin Nederland als kuststaat het Interventieverdrag kan toepassen. Een meldplicht is een niet-ingrijpende maatregel die de evenredigheidstoets al snel kan doorstaan.

3.4. Territoriale zee

Hoofdstuk 3 van de WBMO bevat ook enige bepalingen in verband met maritieme ongevallen en vergelijkbare voorvallen in de territoriale zee. Ook hier is van belang dat niet bij voorbaat kan worden uitgesloten dat soms moet worden opgetreden jegens een schip, niet zijnde een wrak. In verband hiermee bevat artikel 16 van de WBMO samengevat het volgende. De minister kan ten aanzien van een schip dat zich bevindt in de Nederlandse territoriale zee alle maatregelen nemen die nodig zijn om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en kustmilieu te beschermen ingeval zich met betrekking tot het schip een maritiem ongeval of een omstandigheid voordoet die gevolgen heeft voor de veiligheid van het schip of van de scheepvaart dan wel tot verontreiniging van de wateren of de kust van een staat kan leiden. Hetzelfde geldt indien in zee drijvende verontreinigende stoffen, containers of stukgoederen worden waargenomen.

Overigens is primair een verplichting voor de kapitein en de geregistreerde eigenaar van een schip opgenomen om de nodige maatregelen te nemen ter voorkoming, beperking of ongedaanmaking van gevaar. Dit komt overeen met artikel 15 van de Wet BON. Ook is voorzien in een verplichting tot verlenen van medewerking aan toepassing van overheidsmaatregelen.

De grondslag voor overheidsmaatregelen is geformuleerd overeenkomstig de Europese Monitorrichtlijn[4]. Deze richtlijn voorziet er onder andere in dat de betrokken overheidsinstanties diverse maatregelen kunnen en moeten nemen bij incidenten of ongevallen op zee om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en het kustmilieu te beschermen (zie artikel 19 en bijlage IV van die richtlijn). De Wet BON, die tot stand kwam in 1992, diende sedert 2003 mede als implementatie van genoemd artikel 19, zonder dat in het kader van de implementatie van de Monitorrichtlijn aanpassing van de wettekst plaatsvond. Nu de Wet BON wordt vervangen door de WBMO, wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om genoemd artikel 19 op meer uitdrukkelijke wijze om te zetten in de Nederlandse wet. Dit is in concreto vooral van belang omdat artikel 19, voortbouwend op artikel 17 dat een meldingsplicht voor maritieme ongevallen en voorvallen inhoudt, vergt dat een kuststaat in de onder zijn jurisdictie staande wateren waar nodig ook dwingend kan optreden ter bescherming van het mariene milieu of kustbelangen onder jurisdictie van *andere* lidstaten. De Wet BON voorziet daarin nog niet.

Artikel 17 van de Monitorrichtlijn is mede van toepassing in de EEZ. Artikel 16 (paragraaf 3.1 WBMO) is slechts van toepassing in de territoriale zee. Voor de EEZ is de Monitorrichtlijn geïmplementeerd in hoofdstuk 2 (wrakken) en paragraaf 3.2 (bevoegdheden voor de interventiezone) van de WBMO. Omdat Nederland als kuststaat buiten de territoriale zee met betrekking tot maritieme ongevallen en vergelijkbare voorvallen slechts beschikt over de bevoegdheden uit hoofde van het Verdrag, het Interventieverdrag en artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag, past de beperking van artikel 16 tot de territoriale zee bij de uitdrukkelijke clausule van artikel 19 van de Monitorrichtlijn die overeenstemming vergt met het internationaal recht.

De meldingsplicht van de kapitein bij maritieme incidenten ingevolge artikel 17 van de Monitorrichtlijn is in 2004 uitdrukkelijk geïmplementeerd via artikel 12 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (WVVS). Deze richtlijnverplichting blijft hier verder buiten beschouwing.

[4] Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208)

3.5. Kostenvergoeding en verdere bepalingen

De WBMO-voorschriften over vergoeding van kosten van beheerders van havens waar naartoe een in moeilijkheden verkerend schip in opdracht van de minister is overgebracht, zijn ontleend aan de Wet BON. Hetzelfde geldt voor voorschriften over vergoeding van kosten van hulpverleners.

Nieuw zijn de bepalingen over de verplichting van de geregistreerde eigenaar van een schip van 300 GT of meer tot het in stand houden van een verzekering of andere financiële zekerheid ter dekking van de kosten wegens aansprakelijkheid voor het localiseren, markeren en opruimen van dat schip als dat een wrak zou worden. Deze voorschriften zijn ontleend aan het Verdrag en waar nodig overeenkomstig geconcretiseerd als in de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen regels ter uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Bunkers Verdrag). Het sluitstuk wordt gevormd door de bepaling dat een schip van 300 GT of meer dat niet beschikt over een verzekeringscertificaat niet wordt toegelaten tot, noch kan vertrekken vanuit een Nederlandse haven of ankerplaats.

3.6. Verhouding tot andere wettelijke regelingen

3.6.1. Wrakkenwet

De Wrakkenwet is tot nog toe niet van toepassing op ongevallen in de Noordzee die ernstig en dreigend verontreinigingsgevaar voor de Nederlandse kustbelangen opleveren of een dreigende ernstige belemmering van de scheepvaart als bedoeld in de Wet BON. Bovendien is de Wrakkenwet op zich al niet van toepassing in de Nederlandse EEZ. Wel is het regime van kostenverhaal op hetgeen van overheidswege wordt geborgen uit de Wrakkenwet in 2010 bij de implementatie van een wijziging van de Monitorrichtlijn van overeenkomstige toepassing verklaard op wrakopruiming via ministeriële maatregelen in het kader van de Wet BON. De opruimbevoegdheid van de Wrakkenwet zal na inwerkingtreding van de WBMO niet van toepassing zijn op wrakken in de zin van de WBMO; het verhaalsrecht van de Wrakkenwet op het geborgene blijft wel van toepassing met betrekking tot hetgeen is geborgen in het kader van WBMO.

De Wrakkenwet blijft in de territoriale zee van toepassing op de opruiming van voorwerpen die niet afkomstig zijn van zeeschepen, zoals vliegtuigwrakken en niet-drijvende (gekantelde) installaties. De Wrakkenwet blijft voorts van toepassing voor opruiming van (restanten van) andere schepen dan zeeschepen die – kort gezegd – zijn vastgeraakt op en langs binnenwateren, alsmede te water geraakte zaken als auto’s op binnenvaarwegen. Ook kan de Wrakkenwet nog worden toegepast op wrakken van zeeschepen die voor inwerkingtreding van de WBMO zijn ontstaan: zie hiervoor de toelichting bij artikel 41.

3.6.2. Wet veiligheidsregio’s

Bij de toepassing van de WBMO in het gemeentelijk ingedeelde gebied van de Noordzee dat deel uitmaakt van veiligheidsregio’s, verandert de afbakening ten opzichte van de Wet veiligheidsregio’s niet in vergelijking tot de Wet BON, zoals beschreven in de nota naar aanleiding van het verslag van de Tweede Kamer bij het wetsvoorstel voor de Wet veiligheidsregio’s. De EEZ en het grootste deel van de territoriale zee zijn niet gemeentelijk ingedeeld. In deze delen van de Noordzee zijn dus slechts bevoegdheden van organen van het Rijk van toepassing. In het aangrenzende gemeentelijk ingedeelde deelgebied van de Noordzee, wordt vanuit praktisch oogpunt afgeweken van het systeem waarbij het zwaartepunt bij de lokale overheid ligt. Op de Noordzee blijft primair de Minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk, die bij de uitvoering handelt in overeenstemming met de ministers wie het mede aangaat. Dit is voor het gemeentelijk ingedeelde Noordzeegebied de Minister van Veiligheid en Justitie[5]. Bij ongevallen met zeeschepen op binnenwateren met gevolgen van meer dan plaatselijk belang kan ook de Wet veiligheidsregio’s van toepassing zijn, namelijk als de openbare orde of de generieke openbare veiligheid (bevolkingszorg) in het geding is.

Overigens regelt de WBMO, evenals de Wet BON, dat de Minister van Infrastructuur en Milieu rechtstreeks de betrokken decentrale overheidsinstanties informeert over schadelijke gevolgen van een maritiem ongeval die van invloed zijn voor het gebied van een gemeente en voorafgaand aan het gebruikmaken van zijn wettelijke bevoegdheden overleg voert met die instanties, tenzij de vereiste spoed dat niet toelaat.

---

[5] Kamerstukken II 2007–2008, 31 117, nr. 6

3.6.3. Waterwet en Omgevingswet

De WBMO heeft een beperkt raakvlak met de Waterwet, dat is gelegen op het terrein van de overheidsbevoegdheden tot optreden bij calamiteiten in watersystemen en de voorbereiding daarop via oefeningen en planning. De calamiteitenparagraaf van de Waterwet is tot nog toe niet van toepassing op gevaren van een ongeval waarop de Wet BON van toepassing is. Deze uitzondering wordt in het kader van de WBMO beperkt tot de calamiteitenplanning voor de Noordzee. Het blijft nodig om een doublure met het afzonderlijk incidentbestrijdingsplan Noordzee te vermijden, maar voor het overige is er geen gevaar voor doublures. Dit wordt toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 42 WBMO.

De WBMO-opruimbevoegdheden berusten voor binnenwateren bij de op grond van de Waterwet ter plaatse bevoegde (waterstaatkundig) beheerder (zie artikel 14, tweede lid, WBMO). Dit ligt in het verlengde van de totnogtoe bestaande bevoegdheid van de waterstaatkundig beheerder tot opruiming van wrakken, mede van zeeschepen, op basis van de Wrakkenwet.

Het is de bedoeling dat de Waterwet zal opgaan in de beoogde Omgevingswet. Die wet zal zich vooral richten op locatiegebonden activiteiten in de fysieke leefomgeving. Regels voor het vervoer als zodanig en voor vervoerders of vervoermiddelen vallen buiten dat kader. Nu de WBMO bevoegdheden en regels bevat die betrekking hebben op schepen (vervoermiddelen) is er, afgezien van de zojuist genoemde raakpunten met de Waterwet, geen sprake van overlap of noodzaak van afstemming met de Omgevingswet.

3.6.4. Algemene wet bestuursrecht

De Algemene wet bestuursrecht (Awb) is in het algemeen mede van toepassing op overheidsoptreden ter uitvoering van wetten die buiten Nederlands grondgebied van toepassing zijn. In deze memorie is al gewezen op de toepasselijkheid van het evenredigheidbeginsel van de Awb.

De bepalingen over wrakken in het wetsvoorstel sluiten uit een oogpunt van eenvoud, eenduidigheid en herkenbaarheid voor (internationale) scheepvaartbranche veelal nauw aan bij de verdragstekst.

Bij overheidsbesluiten over wrakken in de artikelen 8 tot en met 11 WBMO is de Awb-terminologie gevolgd in die zin, dat die besluiten worden aangeduid als beschikkingen. Dit brengt ook de specifieke terminologie van bekendmaking (aan degene tot wie de beschikking is gericht) dan wel mededeling (aan derden, met name de vlagstaat) daarvan met zich mee, waar het Verdrag spreekt van 'informeren' of 'in kennis stellen'. In spoedeisende gevallen kan het nodig zijn gebruik te maken van de mogelijkheid die volgens de jurisprudentie over het schriftelijkheidsvereiste uit de Awb bestaat om een beschikking achteraf op schrift te stellen. Het besluit kan in eerste instantie overeenkomstig artikel 3:41 Awb worden bekendgemaakt 'op andere geschikte wijze'. De moderne telecommunicatiemiddelen kunnen dus worden ingezet.

Het vaststellen dat een wrak een gevaar oplevert geschiedt bij beschikking: er zijn rechtsgevolgen voor de minister, de geregistreerde eigenaar (opruimplicht) en, indirect, de verstrekker van diens financiële zekerheid. De rechtsgevolgen voor de eigenaar worden niet in de beschikking zelf vastgesteld, maar liggen vast in de algemeen verbindende voorschriften van de WBMO, ter uitvoering van artikel 9 van het Verdrag. Artikel 6 van het Verdrag houdt criteria voor de vaststelling van gevaar in die een beperking van de afwegingsruimte bij de beschikking opleveren.

De bevoegdheid van de kuststaat om een wrak te doen opruimen indien geen contact kan worden gelegd met de geregistreerde eigenaar of deze het wrak niet tijdig zelf opruimt dan wel indien onverwijld overheidsoptreden vereist is, vertoont overeenkomst met (het opleggen van een last onder) bestuursdwang uit de Awb. Bij toepassing van dit Awb-instrument zou echter weer een uitzondering moeten worden gemaakt voor het kostenverhaal, dat immers in het kader van de uitvoering van het Verdrag geschiedt met gebruikmaking van de risico-aansprakelijkheid en verplichte financiële zekerheid van de geregistreerde eigenaar. Evenzo is van belang dat het Verdrag geen vereiste van voorafgaande lastgeving bevat. In het wetsvoorstel is dan ook niet de figuur van bestuursdwang opgenomen, maar de formulering uit het verdrag.

Artikel 43 van de WBMO voorziet in het concentreren van beroepszaken tegen beschikkingen op grond van deze wet bij de rechtbank Rotterdam, door wijziging van de bijlage bij de Awb.

3.6.5 Scheepvaartverkeerswet

In het WBMO-artikel over de meldplicht bij het ontstaan van een wrak is een uitzondering gemaakt voor het geval de vereiste informatie al is gemeld overeenkomstig het bepaalde krachtens de

Scheepvaartverkeerswet. De bestaande scheepvaartreglementen kennen immers vergelijkbare meldplichten. Deze reglementen houden ook op een ander punt voorschriften in die raken aan de inhoud van het Verdrag en de WBMO. Artikel 1.18 van het Binnenvaartpolitiereglement, artikel 1.18 van het Rijnvaartpolitiereglement en artikel 45 van het Scheepvaartreglement kanaal van Gent naar Terneuzen houden een verplichting tot vrijmaking van het vaarwater in voor de gezagvoerder van een zinkend schip dat de vaarweg dreigt te blokkeren. Dit zijn alle voorschriften op het niveau van algemene maatregel van bestuur. Artikel 9 WBMO houdt in dat de geregistreerde eigenaar van een wrak waarvan is vastgesteld dat het gevaar oplevert dat wrak opruimt. De WBMO-bepaling is opgenomen op wetsniveau gaat dus vóór; deze ligt overigens inhoudelijk in het verlengde van de genoemde reglementen.
In relatie tot voorschriften over verkeerstekens voor de scheepvaart is verder van belang dat ook het markeren van een wrak op wetsniveau is geregeld in artikel 8 van de WBMO. Daarbij wordt aangeknoopt bij het toepasselijke internationaal aanvaarde systeem voor bebakening. Overigens is in artikel 14 WBMO voorzien in overleg tussen de beheerder die belast is met de uitvoering van de WBMO en de nautisch bevoegde instantie.

4. Wijziging Burgerlijk Wetboek

Voor de uitvoering van de aansprakelijkheidsbepalingen in artikelen 655 tot en met 658 van Boek 8 Burgerlijk Wetboek (BW) is aangesloten bij de bepalingen van afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 BW. Die afdeling bevat de regels ter uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, zoals gewijzigd, en het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, zoals gewijzigd (Bunkers Verdrag). Voor deze aansluiting is gekozen omdat deze twee van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) afkomstige zeerechtelijke verdragen een vergelijkbaar aansprakelijkheidssysteem kennen. Beide verdragen kennen eveneens een verplichte verzekering. De regels betreffende deze verplichte verzekering en certificering worden geplaatst in hoofdstuk 6 van de WBMO.

De toelichting bij het voorgestelde artikel 657 van Boek 8 BW bevat een uiteenzetting over de verhouding van het Verdrag tot het Bunkers verdrag en aansprakelijkheidsverdragen over schade door vervoer van olie.

5. Wijziging BES-wetten

Met het oog op toepassing van het Verdrag op Bonaire, Sint Eustatius en Saba zijn aanvullingen van de Wet maritiem beheer BES en het BW BES in voorbereiding, in lijn met hoofdstuk 2 van de WBMO en de wijziging van Boek 8 van het BW. Na overleg hierover kunnen die aanvullingen via een nota van wijziging worden opgenomen in de WBMO.

6. Aanpassing van andere wetten

Diverse andere wetten worden aangepast aan de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke bepalingen in de WBMO en Boek 8 van het BW, alsmede de overeenkomstige bepalingen voor de BES-eilanden. De wijziging van deze andere wetten wordt toegelicht in het artikelsgewijze deel van deze memorie.

7. Uitvoering en handhaving

Uitvoeringsmaatregelen

Naast de WBMO zullen, op het niveau van algemene maatregel van bestuur, wijzigingen van voorschriften op basis van de Scheepvaartverkeerswet moeten worden vastgesteld, in elk geval ten aanzien van interventiebevoegdheden bij ongevallen waarbij zeeschepen betrokken zijn. Ook het Besluit aanwijzing verdragen havenstaatcontrole moet worden aangepast, opdat de Wet havenstaatcontrole van toepassing wordt voor de handhaving van de certificaatplicht van het Verdrag.

Op het niveau van *ministeriële regeling* zal een wijziging nodig zijn van de voorschriften met betrekking tot melding van ongevallen en voorvallen op zee die berusten op de Wet BON. Ook is aanpassing nodig van de Regeling havenstaatscontrole, voor het vastleggen van nadere voorschriften over de controle van certificaten. Verder zal het ministeriële Besluit incidentbestrijdingsplan Noordzee moeten worden vervangen en zal een tarief op basis van artikel 34 WBMO moeten worden vastgesteld.

Handhaving

Dat de kapitein van een schip na een maritiem ongeval de autoriteiten van de kuststaat op de hoogte

moet stellen is in de maritieme wereld niet uitzonderlijk en ook mede in het belang van de bemanning en de eigenaar van het schip. De WBMO-meldplichten treden in de praktijk, evenals die van de Wet BON, grotendeels terug voor de meldplicht van artikel 12 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen die al op zee van toepassing is. Dit levert dus geen nieuwe handhavingsvragen op.

Ook wat betreft voorschriften en maatregelen na een ongeval is geen sprake van wezenlijk nieuwe voorschriften of handhavingsproblematiek. Wel wordt de reikwijdte van de voorschriften voor wrakken nu uitgebreid naar de binnenwateren. Voor wateren die niet bij het Rijk in beheer zijn kunnen in dit kader bij ongevallen met name aanwijzingen jegens zeeschepen worden gegeven door decentrale waterbeheerders, die dan zelf ook in de handhaving moeten voorzien. Naar verwachting betreft dit geen omvangrijke stroom van gevallen en kunnen de beheerders hierin voorzien met behulp van enige bijscholing van de betrokken handhavers.

Certificaatplicht

Controle op aanwezigheid van een passend verzekeringscertificaat kan, als daar aanleiding toe is, plaatsvinden in het kader van de havenstaatscontrole.

8. Gevolgen

8.1. Bestuursbaten en -lasten

a. Verhaalbaarheid opruimkosten

Afhankelijk van de omvang en lading van het schip en de verdere omstandigheden kunnen kosten van opruiming van een wrak van geval tot geval variëren van enige tienduizenden tot miljoenen euro's. Voor gevallen waarin de overheid overgaat tot opruiming neemt de verhaalbaarheid van deze kosten naar verwachting toe als gevolg van toepasselijkheid van het Verdrag, via de WBMO. De voornaamste factoren zijn wat dit betreft:

– de verplichte voorafgaande financiële zekerheidsstelling door de geregistreerde eigenaar;
– de uitdrukkelijke opruimplicht voor de geregistreerde eigenaar;
– de mogelijkheid van rechtstreeks verhaal van kosten die van overheidswege zijn gemaakt op de verzekeraar;
– de ruime definitie van opruimen, waardoor ook de kosten van gerichte maatregelen als het verwijderen van gevaarlijke lading verhaalbaar zijn.

Gelet op het incidentele en uiteenlopende karakter van wrakopruimingsoperaties is het niet goed mogelijk de betere verhaalbaarheid te vertalen in een raming van jaarlijkse reductie van bestuurslasten.

Mede naar aanleiding van de ervaringen die zijn opgedaan bij de voorbereiding van de berging van de Baltic Ace wordt overigens nog bezien of naast de implementatie van het Verdrag andere maatregelen kunnen worden getroffen ter verhoging van de verhaalbaarheid van wrakopruimingskosten. De Staten-Generaal worden naar verwachting in het voorjaar van 2014 geïnformeerd over de uitkomsten daarvan.

b. Afgifte certificaten en handhaving

Het voornemen is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport zal worden belast met de afgifte van de verzekeringscertificaten en de controle hierop. Deze nieuwe taak heeft financiële en formatieve consequenties voor de inspectie. Het zal gaan om ongeveer 1.200 schepen. Voor een deel van deze schepen is nog geen lijst van verzekeringsmaatschappijen bekend. Een exacte inschatting van benodigde capaciteit is hierdoor moeilijk te maken. De verwachte benodigde capaciteit betreft ongeveer 1 fte.
De handhaving van voorschriften die aan de orde komen bij maritieme ongevallen draagt uiteraard een incidenteel karakter en kan geschieden door dezelfde personen en instanties die tot nog toe een overeenkomstige rol vervullen bij de uitvoering van de Wet BON, de Wrakkenwet en de Scheepvaartverkeerswet.

8.2. Gevolgen voor de scheepvaartondernemingen

Nalevingskosten

In de zeevaart heeft meer dan 95% van de schepen een zogenaamde P&I-verzekering, die mede dekking biedt voor wrakopruimingsclaims. Ook de overige zeeschepen hebben hiervoor reeds een of andere verzekering. Voor schepen van Europese vlagstaten bestaat een verzekeringsplicht op grond

van richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (PbEG L 131). Bij een discussie in de IMO over een verhoging van de algemene limieten voor aansprakelijkheid met betrekking tot zeeschepen die mede betrekking hebben op wrakopruiming bleek dat geen directe cijfers over de daaruit resulterende mogelijke kostenverhoging kunnen worden gegeven. De verzekeringspremies worden beïnvloed door vele factoren, zoals ernst en frequentie van de recente claims, alsmede de kosten en mogelijkheden van herverzekering, die vaak afhangen van niet-maritieme factoren als het optreden van orkanen, overstromingen en aardbevingen. Op langere termijn valt van de nieuwe verplichte verzekering wel een zekere kostenverhoging te verwachten, maar hoe hoog die uitpakt is niet aan te geven. Voor zover Nederlandse schepen hierdoor in een nadelige positie zouden kunnen raken ten opzichte van schepen die elders zijn geregistreerd, is van belang dat de andere EU-lidstaten naar verwachting binnen afzienbare tijd ook partij zullen worden bij het Verdrag. Het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Bulgarije hebben het verdrag inmiddels geratificeerd.

Administratieve lasten

De verplichte verzekering heeft een toename van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven tot gevolg. De verzekering moet worden aangevraagd, gegevens moeten worden verstrekt, het certificaat moet worden bewaard en desgevraagd worden overgelegd.
De administratieve last wordt geraamd op € 184 per schip (zie de uitgebreide berekening met betrekking tot het bunkercertificaat, *Kamerstukken II*, 2008/09, 31 875, nr. 3, blz. 4). In het Nederlandse register staan 1.200 schepen met een brutotonnage van meer dan 300. Dat betekent dat de eenmalige administratieve last tengevolge van dit wetsvoorstel € 184 * 1.200 = € 220.800 bedraagt. Voor nieuwe schepen maakt de aanvraag onderdeel uit van het totaal van de aanvragen die moeten worden gedaan en is als zodanig van zeer beperkte betekenis. Het verplichte schriftelijk mededeling doen van het ongeldig worden van de financiële zekerheidstelling bij verkoop van het schip of beëindiging van de activiteiten komt gemiddeld per schip een keer in de tien jaar voor. De administratieve last per schip per jaar als gevolg van een dergelijke schriftelijke mededeling is dan ook verwaarloosbaar.

10. Consultatie

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd voor betrokken bedrijven en overheidsinstanties. In aansluiting daarop is gelegenheid geboden om schriftelijk te reageren op het wetsvoorstel. Het ontvangen commentaar omvatte, naast technische opmerkingen, enige vragen over de kernbevoegdheden voor wrakopruiming en de verhouding daarvan tot de Awb en de Scheepvaartverkeerswet. Ook zijn opmerkingen gemaakt over de sanctionering en de administratieve lasten. Een en ander heeft geleid tot enige aanpassingen in de wettekst en de memorie van toelichting.

11. Inwerkingtreding

De WBMO kan na de parlementaire behandeling in werking treden zodra het Verdrag in werking treedt. Het tijdstip van inwerkingtreding van het Verdrag ligt 12 maanden na ontvangst van de tiende ratificatie. De stand van zaken wat dit betreft is uiteengezet in de memorie van toelichting bij de Rijksgoedkeuringswet.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1. Definities

Schip: de begripsomschrijving van (de officiële Engelstalige versie van) het Verdrag is gevolgd. Het gaat blijkens de begripsomschrijving uitdrukkelijk om zeeschepen, ongeacht het type. Overigens is er materieel geen verschil met het toepassingsbereik op schepen van de Wet BON, die tot nog toe weliswaar in beginsel alle schepen omvat, maar in de praktijk ook slechts zeeschepen, aangezien de Wet BON tot nog toe alleen van toepassing was in de Noordzee.

Zeeschepen van meer dan 100 GT voeren op grond van verdragsverplichtingen een IMO-nummer op een goed zichtbare plaats. Er zijn echter uitzonderingscategorieën, zoals vissersvaartuigen en plezierjachten. Deze zijn wat betreft de eventuele wrakopruimingskosten van beperkt belang. Aanwezigheid van een verzekeringscertificaat uit hoofde van het Verdrag aan boord vormt voorts in de praktijk een sterke aanwijzing dat het desbetreffende schip een zeeschip is.

Het begrip schip komt vrijwel overeen met het begrip schip in artikel 655 van Boek 8 van het BW, dat door de WBMO wordt ingevoegd. In dat artikel wordt kortweg verwezen naar het Verdrag. Ingevolge de definitie van schip uit het Verdrag worden ook drijvende platforms als schepen beschouwd, tenzij ze ter plaatse worden ingezet bij exploratie, exploitatie of productie van minerale rijkdommen van de

zeebodem. De Engelse verdragstekst luidt hier: ‘except when such platforms are on location engaged in de exploration, exploitation or production of seabed mineral resources’. Gedurende de verplaatsing van een drijvend platform naar een (andere) exploratie-, exploitatie- of productielocatie valt het onder het Verdrag.

Ook de begripsomschrijving van ‘*maritiem ongeval*’ is ontleend aan het Verdrag, maar komt overigens overeen met de bestaande omschrijving van ‘ongeval’ van de Wet BON, die als zodanig komt te vervallen. In alle bepalingen van de Wet BON die zijn overgenomen in de WBMO wordt de term ‘ongeval’ vervangen door ‘maritiem ongeval’.

Aan de begrippen *wrak, opruiming* en *gevaar* is reeds enige aandacht besteed in het algemeen deel. Wat betreft ‘*opruiming*’ is nog van belang, dat in de omschrijving van dit begrip in het verdrag is vermeld dat de termen ‘opruimen’ en ‘opgeruimd’ dienovereenkomstig worden uitgelegd. Het nieuwe begrip ‘*gevaar*’ houdt met betrekking tot scheepvaartveiligheid en kustbelangen een lagere drempel in dan tot nog toe besloten ligt in de omschrijving van schadelijke gevolgen in de Wet BON. Het begrip gevaar omvat ‘elke situatie of dreiging die een gevaar of belemmering vormt voor de scheepvaart’ in plaats van ‘een ernstige belemmering van de scheepvaart’ in artikel 3, eerste lid, onder b, van de Wet BON en voorts ‘schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen’ in plaats van ‘een ernstige schade vanuit de Noordzee’ aan zeeweringen of andere waterstaatswerken in artikel 3, eerste lid, onder c, van de Wet BON. Ook beperkt de begripsomschrijving van gevaar zich niet tot schade in de Nederlandse territoriale zee of anderszins in de Nederlandse rechtssfeer. Het vervallen van de desbetreffende beperking in de Wet BON doet de WBMO ook nauwer aansluiten bij de artikelen 17 en 19 van de Monitorrichtlijn.

Voor de toepassing van het begrip gevaar in de praktijk is van belang dat ingevolge artikel 6 van het Verdrag bij het vaststellen of een wrak een gevaar vormt, de volgende criteria in acht worden genomen:
a. het type, de omvang en constructie van het wrak;
b. diepte van het water in het gebied;
c. getijverschil en stromingen in het gebied;
d. bijzonder kwetsbare gebieden die in overeenstemming met de door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen richtlijnen zijn erkend en indien van toepassing, aangewezen, of een duidelijk omschreven gebied van de exclusieve economische zone waar bijzondere verplichte maatregelen zijn aangenomen uit hoofde van artikel 211, zesde lid, van het VN-Zeerechtverdrag;
e. nabijheid van scheepvaartroutes of vastgestelde verkeersroutes;
f. verkeersdichtheid en frequentie;
g. soort verkeer;
h. aard en kwantiteit van de lading van het wrak, de hoeveelheid en soorten olie (bijvoorbeeld bunkerolie en smeerolie) aan boord van het wrak en in het bijzonder de schade die waarschijnlijk kan ontstaan indien de lading of olie vrijkomt in het mariene milieu;
i. de kwetsbaarheid van de havenvoorzieningen;
j. de heersende meteorologische en hydrografische omstandigheden;
k. de submariene topografie van het gebied;
l. de hoogte van het wrak boven of onder het wateroppervlak bij het laagste astronomisch getij;
m. de akoestische en magnetische profielen van het wrak;
n. de nabijheid van installaties, pijpleidingen, telecommunicatiekabels en vergelijkbare structuren buitengaats; en
o. andere omstandigheden die zouden kunnen noodzaken tot berging van het wrak.

Het begrip ‘*daarmee samenhangende belangen*’ (ontleend aan artikel 1, zesde lid, van het Verdrag) betreft belangen van een kuststaat die kunnen worden getroffen door schade aan het mariene milieu of de kustlijn en komt inhoudelijk in grote lijnen overeen met hetgeen hieronder in het kader van artikel 3, tweede lid, van de Wet BON wordt verstaan. Het nieuwe begrip, in artikel 1, onderdeel g, WBMO bevat in aansluiting op de omschrijving in het Verdrag wel een extra categorie, te weten ‘infrastructuur buitengaats en onder water’. Overigens wordt tot nog toe in artikel 3, eerste lid, van de Wet BON, betreffende de schadelijke gevolgen van ongevallen, reeds ernstige schade aan waterstaatswerken en installaties in zee meegenomen.

Het begrip *geregistreerde eigenaar* is ontleend aan het Verdrag. Materieel is er geen verschil met het begrip (scheeps-)eigenaar, dat tot nog toe in de Wet BON voorkomt. Laatstgenoemd begrip was niet afzonderlijk gedefinieerd. In de WBMO wordt met het oog op de eenduidigheid thans nog uitsluitend het begrip geregistreerde eigenaar gebruikt ter aanduiding van de eigenaar van een schip, ook in de bepalingen waarin tot nog toe kortweg sprake was van scheepseigenaar.

De omschrijving van het begrip *Nederlands schip* (of het spiegelbeeld daarvan als omschrijving voor een buitenlands schip) komt overeen met bepalingen in andere wetten, zoals artikel 1, onderdeel l, van

de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en artikel 2, eerste lid, van de Wet havenstaatcontrole. Het gaat om een schip dat volgens Nederlandse rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren. Dit is in de eerste plaats het geval als het te boek staat in het scheepsregister, bedoeld in artikel 194 van Boek 8 BW dan wel als het betreft zeeschepen in rompbevrachting die zijn ingeschreven in het openbaar rompbevrachtingsregister, bedoeld in artikel 2 van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting. De schepen die in een van de bovengenoemde registers zijn ingeschreven zijn op grond van artikel 3 van de Zeebrievenwet gerechtigd de vlag van het Koninkrijk te voeren. Daarnaast voeren onder andere vissersvaartuigen die zijn geregistreerd op basis van de Visserijwet de vlag van het Koninkrijk op grond van het gewoonterecht. Ingevolge artikel 1, elfde lid, van het Verdrag wordt voor de toepassing van het Verdrag verstaan onder „Staat waar het schip geregistreerd is: met betrekking tot een geregistreerd schip, de Staat waarin het schip is geregistreerd en met betrekking tot een niet-geregistreerd schip, de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren'.

In het kader van hoofdstuk 6 WBMO en de via de WBMO in het BW op te nemen bepalingen speelt overigens de genoemde teboekstelling een centrale rol met het oog op de eigendom van het schip en wordt het begrip 'Nederlands schip' niet gebruikt.

Vissersvaartuigen worden geregistreerd in het visserijregister, bedoeld in het Besluit registratie vissersvaartuigen.

De *interventiezone* kent een afbakening aan de zeezijde die overeenkomt met die van de Noordzee ingevolge artikel 2, eerste lid, Wet BON. Van de interventiezone maken echter Nederlandse territoriale wateren geen deel uit.
Voor de territoriale zee bestaat, naast de zeer brede bevoegdheid van artikel 16 WBMO, overeenkomstig artikel 19 van de Monitorrichtlijn (zie het algemeen deel), geen behoefte om ook nog een bevoegdheid die is geformuleerd in termen van artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag van kracht te doen zijn. Daarom omvat het begrip interventiezone, dat het toepassingsgebied van de paragraaf met bepalingen voor de interventiezone bepaalt, anders dan het begrip 'de Noordzee' in de Wet BON, niet mede de territoriale zee.

Artikel 2. Begrippen hulpverlening en territoriale zee

Eerste lid

Deze bepaling komt overeen met artikel 1, derde lid, van de Wet BON.

Tweede lid

Het in de Nederlandse territoriale zee meenemen, voor de toepassing van de WBMO, van een gedeelte van de Westerschelde, ligt in het verlengde van artikel 2, tweede lid, van de Wet BON. Dit houdt verband met de in dat gedeelte heersende maritieme omstandigheden en het drukke scheepvaartverkeer aldaar.

Artikel 3. Boekhouder en rompbevrachter

De voorziening om in plaats van de eigenaar de boekhouder van de rederij of de rompbevrachter te kunnen aanspreken, is ontleend aan artikel 1, tweede lid, van de Wet BON. Het Verdrag kent dit echter niet. Deze bepaling blijft daarom, voortaan in relatie tot de *geregistreerde* eigenaar, van belang voor de toepassing van de wet voor zover die niet (uitsluitend) strekt tot uitvoering van het Verdrag, te weten paragraaf 2.2 en hoofdstuk 3 en, in samenhang daarmee, de hoofdstukken 4 en 5 van de wet.

Artikel 4. Reikwijdtebepaling

Dit artikel strekt ertoe dat Nederland het verdrag niet alleen op wrakken in de EEZ zal toepassen, maar ook op wrakken in de territoriale zee en op de binnenwateren.

Voor de binnenwateren voorziet het tweede lid er in dat hoofdstuk 2 WBMO (wrakken) van overeenkomstige toepassing is en niet letterlijk. De in artikel 1 verwerkte begripsomschrijvingen uit het Verdrag moeten voor de toepassing van hoofdstuk 2, voor zover ze zijn geformuleerd in termen die verband houden met het zeegebied, zoals 'stranding', 'mariene milieu', 'kust', worden vervangen door overeenkomstige termen als 'aan de grond lopen', 'watermilieu' en 'oever'. Wel blijft het toepassingsbereik wat betreft schepen ook op binnenwateren beperkt tot zeeschepen.

Artikel 5. Meldingsplicht

De meldingsplicht sluit aan bij de verplichting tot melding van betrokkenheid bij een maritiem ongeval dat leidt tot het ontstaan van een wrak, ingevolge artikel 5 van het Verdrag. Met het oog op de praktische toepasbaarheid zijn de diverse onderdelen van de definitie van wrak in dit kader omgezet in subcategorieën van gevallen waarin moet worden gemeld. Zo wordt 'een gezonken of gestrand schip' uit die definitie omgezet naar: (Indien zich een maritiem ongeval heeft voorgedaan tengevolge waarvan:)
1°. 'een schip is gezonken of gestrand;'.

De meldingsverplichtingen ingevolge dit artikel rusten op de kapitein en de exploitant van het schip. Dit is conform artikel 5 van het Verdrag. De bij ministeriële regeling vastgestelde voorschriften voor melding van ongevallen en voorvallen met zeeschepen die berusten op artikel 4, tweede lid, van de Wet BON en op artikel 12 van de WVVS, zullen worden gewijzigd. Voor gevallen waarin het ontstaan van een wrak in de EEZ of territoriale zee wordt gemeld, zal worden voorgeschreven dat tot de te verstrekken gegevens in elk geval de in artikel 5, tweede lid, van het Verdrag genoemde informatie behoort. Dit zal ook gelden voor meldingen in het kader van de WVVS.

De meldplicht ex artikel 5 WBMO treedt terug bij toepassing van de meldplicht van de WVVS en is daardoor hoofdzakelijk relevant voor schepen tot 300 GT. De meldplicht treedt ook terug voor zover het maritiem ongeval en de informatie die nodig is voor toepassing van het Verdrag reeds overeenkomstig een scheepvaartreglement (op basis van de Scheepvaartverkeerswet) is gemeld aan een bevoegde instantie. Dit is dan de kustwacht of het voor de binnenvaarwegen bevoegde nautisch gezag. Wat betreft de follow-up na meldingen, via verdere overheidsacties op grond van deze wet, is van belang dat bij ongelukken en dergelijke op zee de kustwacht ook, namens de (formeel bevoegde) minister, een coördinerende rol speelt. Voor ongevallen op binnenwateren is de adressering van meldingen aan het nautisch bevoegd gezag eveneens passend, omdat het op grond van de Scheepvaartverkeerswet meestal gaat om instanties die (thans op grond van de Waterwet) het beheer behartigen en als zodanig ingevolge artikel 14 van de WBMO ook over de relevante bevoegdheden jegens wrakken beschikken.

Artikel 6. Meldingen in het Verdragsgebied van een andere staat

Dit artikel vloeit voort uit artikel 5, eerste lid, van het Verdrag, dat vergt dat verdragsstaten zorg dragen voor de naleving van de meldplicht door schepen onder hun vlag in het Verdragsgebied van andere staten.

Artikel 7. Waarschuwen en locatie vaststellen

Zodra de minister op de hoogte is van de aanwezigheid van een wrak draagt hij als bevoegd gezag op grond van het eerste lid (en artikel 7, eerste lid, van het Verdrag) zorg voor het waarschuwen van het scheepvaartverkeer en de betrokken staten. Naast deze verplichte waarschuwing zullen in de praktijk ook de betrokken bevoegde instanties, met name van havens, worden gewaarschuwd.
Indien de minister tevens redenen heeft om aan te nemen dat een wrak een gevaar vormt zal hij op grond van het tweede lid (en artikel 7, tweede lid, Verdrag) de locatie van het wrak moeten vaststellen, ook als de formele vaststelling dat een wrak een gevaar vormt, overeenkomstig artikel 8, eerste lid, WBMO, nog niet heeft plaatsgevonden.

Artikel 8. Vaststelling gevaar en markering

In het stelsel van het Verdrag ligt besloten dat de bevoegde autoriteit, zodra het ontstaan van een wrak bekend is geworden, vaststelt of dat wrak al dan niet gevaar oplevert. Aangezien na het vaststellen van gevaar de opruimplicht voor de geregistreerde eigenaar van toepassing wordt met de daarmee verbonden procedurele en inhoudelijke bepalingen over lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak, is dit vaststellen in Nederland een beschikking in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Op de datum daarvan vangt ook de termijn van 3 jaar (artikel 13 Verdrag) voor het instellen van een civielrechtelijke vordering voor opruimkosten aan.

Ingevolge artikel 6 van het Verdrag worden alle omstandigheden die zouden kunnen noodzaken tot het opruimen van het wrak meegewogen bij de beantwoording van de vraag of het wrak een gevaar vormt. Een aantal van die omstandigheden is uitdrukkelijk vermeld in genoemd artikel 6, zoals scheeps- en ladingkenmerken, de verwachtingen ten aanzien van het weer en de zeestromingen alsmede omstandigheden als verkeersintensiteit ter plaatse, alsmede nabijheid van bijzonder kwetsbare gebieden. Zie de toelichting bij de begripsomschrijving van gevaar.

In artikel 9 van het Verdrag wordt, hoewel het om wrakken gaat, de term schip gebruikt waar het gaat



om (het land van) registratie daarvan, omdat de registratie op zich natuurlijk niet wrakken betreft. Dit wordt in de artikelen 8 en 11 van de WBMO gevolgd.

Artikel 9. Verplichting eigenaar tot opruimen wrak

Uit onderdeel a blijkt uitdrukkelijk dat de geregistreerde eigenaar verplicht is een wrak dat een gevaar vormt op te ruimen. Dit is overeenkomstig artikel 9, tweede lid, van het Verdrag.

Artikel 10. Termijnstelling

Het vaststellen van de termijn (met begeleidende mededelingen) ingevolge artikel 10 kan uiteraard, indien passend, tegelijk geschieden met de toepassing van artikel 8 WBMO en worden gebundeld in één beschikking. Ook de toepassing van artikel 11 (voorschriften voor het opruimen) kan hierbij worden betrokken. In veel gevallen zal echter na de vaststelling van gevaarzetting enig onderzoek en nadere afweging nodig zijn voordat de termijn en de voorschriften voor het opruimen kunnen worden bepaald.
Het 'optreden bij het opruimen' door of vanwege de minister (artikel 10, onderdeel c) komt nader aan de orde in de toelichting bij artikel 12.

In artikel 10, onderdeel b, komt tot uiting dat de kosten van het opruimen van overheidswege worden verhaald op basis van artikel 8:656 BW. Voor het overige bepaalt de WBMO niets over het kostenverhaal. Artikel 8:656 BW wordt opgenomen in het BW in het kader van de implementatie van het Verdrag en regelt – kort samengevat – het verhaal van kosten die samenhangen met het overeenkomstig de WBMO opruimen van het wrak op de geregistreerde eigenaar. Het vierde lid van artikel 8:656 bepaalt dat degene die de kosten van wrakopruiming wil verhalen, dat alleen kan doen in overeenstemming met afdeling 6 van Boek 8 BW, waarvan artikel 8:656 deel uitmaakt. Kostenverhaal op basis van titel 4.4 van de Algemene wet bestuursrecht over geldschulden is dus niet mogelijk.

Artikel 11. Voorschriften voor opruimen

Het Verdrag bevat voor de door het bevoegd gezag te stellen voorschriften voor het opruimen niet meer dan de clausulering 'voor zover zulks noodzakelijk is om te waarborgen dat het opruimen geschiedt in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu'. Dit is opgenomen in artikel 11 WBMO.

Artikel 12. Optreden minister bij het opruimen

Het 'optreden bij het opruimen' door de getroffen staat in het achterliggende artikel 9, vijfde lid, van het Verdrag komt op het eerste gezicht overeen met de Nederlandse figuur van aanwijzingen geven, waarbij de eigenaar van het schip de opdrachtgever van het opruimen blijft. Anderzijds is het op voorhand ook niet uitgesloten dat het optreden de vorm aanneemt van het door het bevoegd gezag tijdelijk of gedeeltelijk overnemen van de opruimoperatie, in zoverre overeenkomend met het 'doen opruimen' als bedoeld in artikel 13 van de wet.
Wat betreft de inhoud van het 'optreden bij het opruimen' van het wrak door de minister valt bijvoorbeeld te denken aan het geven van aanwijzingen aan de kapitein dan wel het nemen van maatregelen als tot nog toe geregeld in artikel 5 respectievelijk 6 van de Wet BON en in de toekomst artikel 16, tweede en vijfde lid, van de WBMO.

Artikel 13. Opruimen vanwege de minister

Artikel 13 komt overeen met artikel 9, zevende en achtste lid, van het Verdrag. Wat betreft de inhoud van het 'doen opruimen' van het wrak (opruimen van overheidswege) valt te denken aan het treffen van maatregelen als tot nog toe geregeld in artikel 6 van de Wet BON en in de toekomst artikel 16, vijfde lid, WBMO.

Artikel 14. Wrakken in territoriale zee en binnenwateren

Artikel 14, eerste lid, van de WBMO bevat enkele uitzonderingen op kennisgevings- en overlegverplichtingen voor de toepassing van het opruimregime in de territoriale zee en de binnenwateren. De achtergrond daarvan is gelegen in artikel 4, vierde lid, van het Verdrag. Dit lid bepaalt dat diverse procedurele en kaderstellende voorschriften voor het optreden van de autoriteiten van de getroffen staat, waaronder artikel 9, eerste, vijfde, zevende tot en met tiende lid, van het Verdrag, niet van toepassing zijn voor de territoriale zee en binnenwateren. Evenmin zijn daarmee samenhangende voorschriften van het Verdrag voor andere staten van toepassing, met name niet een 'van verdragswege' gegeven instemming aan de getroffen staat als bedoeld in artikel 9, tiende lid. Een reden voor de uitzondering is dat het Verdrag geen inbreuk beoogt te maken op de soevereine bevoegdheden van

staten op hun grondgebied. De beperkingen van het optreden van een getroffen staat van artikel 9, eerste, vierde, vijfde, zevende en achtste lid, zijn dus niet (onverkort) van toepassing ten aanzien van wrakken op diens grondgebied (territoriale zee of binnenwateren).

Artikel 9, vierde, vijfde, zevende en achtste lid, van het Verdrag bevat overigens bevoegdheden die inhoudelijk, al vallen ze onder de uitzonderingen van artikel 4, vierde lid, van het Verdrag, ook voor nationaal optreden in de territoriale zee en, mutatis mutandis (watermilieu in plaats van mariene milieu, enzovoort), op binnenwateren passend zijn. De hiermee overeenkomende bepalingen in de WBMO (artikelen 11, 12 en 13) zullen daarom in Nederland grotendeels mede van toepassing zijn voor de territoriale zee en van overeenkomstige toepassing voor de binnenwateren, echter zonder de daarin opgenomen kennisgevings- en overlegverplichtingen.

Verder is in artikel 14, tweede lid, bepaald dat bevoegdheden van de minister op binnenwateren die niet bij het rijk in beheer zijn berusten bij het bestuursorgaan dat op grond van de Waterwet is belast met het waterbeheer of waterstaatkundig beheer ter plaatse. Materieel wordt gedoeld op het vaarwegbeheer dat deel uitmaakt van wat wordt of werd aangeduid als waterstaatkundig beheer van watersystemen. Voor de toepassing van de Waterwet is veelal kortweg sprake van waterbeheer en berusten dus de bevoegdheden van de WBMO bij de waterbeheerder. De beheertoedeling in de Waterregeling voorziet echter voor een aantal wateren (onderdelen van watersystemen) in afzonderlijke toedeling van 'waterstaatkundig beheer'; voor die wateren berusten de WBMO-bevoegdheden bij de waterstaatkundig beheerder. Alsdan overlegt de waterstaatkundig beheerder met de ter plaatse bevoegde andere beheerders (van waterkwaliteit en waterkwantiteit).
In verband met de raakvlakken tussen wrakopruiming en toepassing van de scheepvaartverkeersregels is ook voorzien in overleg van het ingevolge artikel 14, tweede lid, voor de WBMO bevoegde bestuursorgaan met de nautisch bevoegde instantie. In concreto zal dat overigens slechts aan de orde zijn in de uitzonderingsgevallen waarin de nautische bevoegdheid op grond van artikel 2 van de Scheepvaartverkeerswet bij een ander bestuursorgaan berust.

Artikel 15. Verplichtingen bij ongeval voor kapitein en eigenaar van schip in de territoriale zee

Dit artikel komt, met aangepaste terminologie, overeen met artikel 15 van de Wet BON alsmede het nieuwe, specifiek op wrakken betrekking hebbende, artikel 9 WBMO.

Artikel 16. Bevoegdheden minister jegens schip in territoriale zee

Dit artikel bevat, zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie, in aanvulling op het wrakopruimingsregime een bevoegdheid die is afgeleid van artikel 19 van de Monitorrichtlijn. Artikel 19 verwijst naar bijlage IV bij de richtlijn voor een niet-limitatieve opsomming van mogelijke maatregelen in dit kader. Bij de omzetting van genoemd artikel 19 in artikel 16 WBMO is in grote lijnen voortgebouwd op de opsommingen van de artikelen 5 (aanwijzingen) en 6 (maatregelen) van de Wet BON. Die opsommingen omvatten mede het scala van onderwerpen van genoemde bijlage IV.

Artikel 16 WBMO zou ook ingezet kunnen worden om waar nodig een maatregel van gelijke werking als een verbod tot in- of uitvaren van een haven als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onder b, van de Monitorrichtlijn in te stellen.

Artikel 17. Meldingsplicht kapitein en exploitant van schip in interventiezone bij verontreinigingsgevaar

Het Interventieverdrag kent geen meldplicht, maar een meldingsplicht voor de kapitein en exploitant van het schip kan worden gezien als evenredige maatregel voor elk vanuit de interventiezone dreigend gevaar als bedoeld in dat verdrag. Deze verplichting maakte dan ook van meet af aan al onderdeel uit van de Wet BON (artikel 4 van die wet), met inbegrip van de aanvullende verplichting tot informatieverschaffing, mede voor de eigenaar van gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord. Daarom zijn die verplichtingen hernieuwd in de WBMO, waarbij deze overigens zijn gecompleteerd met dezelfde terugtredingsvoorziening als artikel 5 WBMO bevat ten opzichte van de meldplicht ex artikel 12 WVVS.

Artikel 18. Bevoegdheid minister aangaande schip in interventiezone bij verontreinigingsgevaar

Dit artikel omvat de bevoegdheid tot optreden overeenkomstig artikel 221 van het VN-Zeerechtverdrag en het Interventieverdrag. Het gebied waarin de bevoegdheid van toepassing is komt grotendeels overeen met 'de Noordzee' als omschreven in de Wet BON en omvat een groot gebied, met inbegrip van de Nederlandse EEZ, dat is gelegen buiten de territoriale wateren. Dit gebied is in de WBMO voor

de herkenbaarheid omschreven als de interventiezone. Het Interventieverdrag is van toepassing in de volle zee en kent een dergelijke afgebakende zone niet als zodanig. De afbakening daarvan berust op nadere afspraken tussen de Noordzeestaten.

Artikelen 19 en 20. Procedurele bepalingen

De procedurele bepalingen zijn ontleend aan de artikelen 7 en 8 van de Wet BON. De onderwerpen overleg met geregistreerde eigenaar van het schip en met de vlaggenstaat alsmede het aan de minister overleggen van bewijs van financiële zekerheid, die aan de orde komen in artikel 19, zijn voor wrakken overigens al geregeld in hoofdstuk 2, ter uitvoering van het Verdrag.
De Minister van Infrastructuur en Milieu treedt op in overeenstemming met ministers wie het mede aangaat, zoals de Minister van Veiligheid en Justitie, de Minister van Economische Zaken of de Minister van Defensie. De coördinatie, mede met andere bestuursorganen en instanties, wordt voorbereid in een plan (zie artikel 23).

Artikel 21. Inlichten van en overleg met burgemeester en voorzitter veiligheidsregio

Artikel 21 komt overeen met artikel 9 van de Wet BON. Zoals vermeld in het algemeen deel is voor de Noordzee sprake van een afwijking van de Wet veiligheidsregio’s. De Minister van Infrastructuur en Milieu is de coördinator bij overheidsoptreden in geval van maritieme ongevallen in de Noordzee, ook als het overheidsoptreden zich mede afspeelt binnen gemeentelijk ingedeeld gebied.
De toepassing van artikel 21, tweede lid, betekent dat door of namens de minister, indien het optreden of opruimen in de Noordzee van invloed zal zijn voor het gebied van een of meer gemeenten, overleg wordt gevoerd met de burgemeester of de voorzitter van de veiligheidsregio. Dit laat uiteraard onverlet dat bij ernstige ongevallen op binnenwateren ook sprake zal zijn van interbestuurlijk overleg. Indien het schip zich bevindt op een van de binnenwateren en sprake is van een ‘multidisciplinair geval’ (een calamiteit die de inzet vergt van bevoegdheden die liggen buiten het beleidsterrein van infrastructuur en milieu) kan de burgemeester of voorzitter de coördinatie overnemen.

Artikel 22. Toelatingsplicht bevoegd gezag haven; overleg

Dit artikel, dat een toelatingsplicht voor de havenbeheerder en een overlegplicht voor de minister inhoudt komt overeen met artikel 10 van de Wet BON. Er is een uitzonderingsclausule voor spoedeisende gevallen opgenomen, in lijn met artikel 21.

Artikel 23. Incidentbestrijdingsplan Noordzee

Het huidige Incidentbestrijdingsplan Noordzee zal bij inwerkingtreding van de WBMO moeten worden vervangen door een aangepast plan op basis van artikel 23. De planverplichting van artikel 23 dient mede ter implementatie van artikel 20bis van de Monitorrichtlijn. Laatstgenoemd artikel vergt een plan voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, om de daarmee verbonden gevaren voor mensenlevens en het milieu het hoofd te bieden.

Artikel 24. Vergoeding van kosten van bevoegd gezag haven

De kostenvergoedingsregeling voor beheerders van havens zal mede betrekking hebben op de kosten van beteugeling van gevaar in die havens als gevolg van wrakopruimingsmaatregelen. De bepaling komt overeen met artikel 12 van de Wet BON, met dien verstande dat mede een omissie in Wet BON wordt hersteld. Blijkens de artikelsgewijze toelichting[6] was het de bedoeling te regelen dat ingevolge artikel 12 Wet BON mede kosten van een havenbeheerder zouden worden vergoed die voortvloeien uit aanwijzingen als bedoeld in artikel 5 van de wet. In artikel 12 van de Wet BON zijn echter slechts kosten in verband met maatregelen ingevolge artikel 6, tweede lid, onderdeel d, van die wet genoemd. Thans worden ook de kosten van optreden bij het opruimen op grond van artikel 12 WBMO, overeenkomend met artikel 5 van de Wet BON, vermeld.

---

[6] ‘*Artikel 12* voorziet in de vergoeding door het Rijk van de redelijke kosten die een ander openbaar lichaam dat een haven beheert heeft moeten maken, indien het door op grond van een aanwijzing, gegeven ingevolge artikel 5, of een maatregel genomen ingevolge artikel 6, tweede of derde lid, een schip dat een ongeval is overkomen in zijn haven heeft moeten toelaten en in verband met het gevaar verbonden aan het binnenbrengen van het schip redelijkerwijs noodzakelijke maatregelen heeft moeten nemen. Het binnenbrengen van een schip kan nodig zijn om op een veiliger en doeltreffender manier dan op zee mogelijk zou zijn, schadelijke gevolgen van een ongeval te voorkomen, beperken of ongedaan maken. De hiervoor bedoelde kosten, die het openbaar lichaam dat de haven beheert heeft moeten maken, te denken valt aan het leggen van oliebooms, het ontruimen van kaden, het gereedhouden van brandweer etc, houden direct verband met de aanwijzing of maatregel van het Rijk en dienen daarom voor rekening van het Rijk, ten laste van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, te komen. Hierin voorziet artikel 12 van het ontwerp.’ (Kamerstukken II, 1987/88, 20 653, nr. 3, blz. 20).

Artikel 25 komt inhoudelijk overeen met artikel 13 van de Wet BON.

Artikel 26. Verplichte verzekering

De geregistreerde eigenaar moet op grond van het Verdrag een verzekering of andere financiële zekerheid in stand houden voor het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt op grond van het toepasselijke beperkingsregime. Deze financiële zekerheid is van groot belang voor schuldeisers omdat zij daardoor ook in geval van een faillissement van de geregistreerde eigenaar nog een vergoeding krijgen.

Het eerste lid legt de geregistreerde eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip met een brutotonnage van 300 of meer de verplichting op een verzekering of andere financiële zekerheid in stand te houden ter dekking van zijn aansprakelijkheid op grond van afdeling 6 van titel 6 van Boek 8 Burgerlijk Wetboek (BW).

Het tweede lid bevat ter uitvoering van artikel 12, twaalfde lid, van het Verdrag, de overeenkomstige verplichting van de geregistreerde eigenaar van een buiten Nederland te boek staand schip of een schip dat een andere dan de Nederlandse vlag voert met een brutotonnage van 300 of meer. De verplichting is van toepassing indien het schip een haven of installatie in Nederland, met inbegrip van Nederlandse territoriale wateren, aanloopt of verlaat, of een Nederlands binnenwater bevaart.

Een verzekering moet worden aangehouden voor het bedrag waartoe de geregistreerde eigenaar zijn aansprakelijkheid mag beperken. De hoogte van dat bedrag wordt bepaald door het Londens Limitatieverdrag 1996, zoals uitgevoerd in titel 7 van Boek 8 BW. Op de hoogte van aansprakelijkheids-limieten voor wrakopruimingskosten wordt nader ingegaan in de toelichting op artikel 656 van Boek BW.

Artikel 27. Overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid

Dit artikel noemt de eisen waaraan een overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid als bedoeld in het Verdrag moet voldoen. Het artikel ziet zowel op schepen die in Nederland teboekstaan als schepen die teboekstaan in, of de vlag voeren van, een staat die geen partij is bij het Verdrag.

De genoemde eisen strekken ertoe te zorgen dat het certificaat alleen wordt afgegeven indien de overeenkomst waarborgt dat de beschermingsdoelstellingen van het Verdrag worden gehaald. Alleen dan kunnen andere verdragsstaten het certificaat accepteren. Zo ziet de eis onder a op de financiële soliditeit van de verzekeraar of garant, die onder b op de reële en daadwerkelijke beschikbaarheid van de onder de overeenkomst ter beschikking gestelde gelden, de eis onder c op het gewaarborgd zijn van het recht van directe actie van de benadeelde, en die onder d op de bestendigheid van de geboden financiële zekerheid.

Artikel 28. Certificaten

In het eerste lid is bepaald dat de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de geregistreerde eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip of van een schip dat niet is teboekgesteld in een staat die partij is, op diens verzoek een certificaat afgeeft als omschreven in artikel 12, tweede lid, van het Verdrag. Het certificaat dient te worden opgemaakt in de vorm van het model uit Bijlage I bij het Verdrag.

In het tweede lid worden de gegevens en stukken genoemd die de geregistreerde eigenaar bij het verzoek om een certificaat moet overleggen.

Artikel 29. Afwijzen verzoek

De Minister van Infrastructuur en Milieu wijst een verzoek om een certificaat af indien de overgelegde gegevens of stukken onvoldoende of onjuist zijn, of indien de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid niet voldoet aan de daaraan bij of krachtens deze wet gestelde eisen. Tegen een afwijzing van een verzoek om een certificaat staat beroep open bij de rechtbank te Rotterdam. Voor hoger beroep moet men naar het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb); zie de wijziging van de bijlagen van de Algemene wet bestuursrecht in artikel 43 WBMO.

Artikel 30. Mededelingsplicht

Artikel 30 bepaalt dat de geregistreerde eigenaar aan wie een certificaat is afgegeven, verplicht is om onverwijld aan de Minister van Infrastructuur en Milieu schriftelijk mededeling te doen van het ongeldig worden, de schorsing of de beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële

zekerheid. De geregistreerde eigenaar dient de mededeling te doen binnen de tijdsduur waarvoor het certificaat is afgegeven. Hij dient tevens mededeling te doen van elke wijziging welke zich gedurende die tijdsduur voordoet in de gegevens welke bij het in artikel 28 bedoelde verzoek zijn overgelegd. Op grond van het vierde lid kan de mededeling behalve door de geregistreerde eigenaar ook worden gedaan door degene die de financiële zekerheid verstrekt.

Op grond van het tweede lid zorgt de Minister van Infrastructuur en Milieu er voor dat van een mededeling als bedoeld in het eerste lid betreffende een in Nederland teboekstaand schip kennis wordt gegeven aan het kantoor van de Dienst voor het Kadaster en de openbare registers. Op die plaats worden de openbare registers gehouden waarin het verzoek tot teboekstelling van het schip is ingeschreven en wordt de bedoelde kennisgeving bewaard. Het bestaan en de dagtekening van ontvangst van kennisgevingen als bedoeld in het tweede lid worden onverwijld vermeld in de registratie voor schepen, bedoeld in artikel 85 van de Kadasterwet. Kennisgevingen als bedoeld in het tweede lid zijn openbaar.

Artikel 31. Intrekken certificaat

De Minister van Infrastructuur en Milieu kan een certificaat intrekken. Intrekking is mogelijk indien door wijziging in de gegevens welke bij het in artikel 28 bedoelde verzoek zijn overgelegd of doordat die gegevens onvoldoende of onjuist blijken te zijn, de verzekering niet meer voldoet aan de bij of krachtens deze wet gestelde eisen. Intrekking is tevens mogelijk indien er goede gronden zijn om aan te nemen dat de financiële draagkracht van de verstrekker van de financiële zekerheid onvoldoende was, of is geworden, of indien deze buiten Nederland is gevestigd, blijkt van een beletsel voor het werkelijk in Nederland beschikbaar komen van die gelden. De in het derde lid neergelegde schorsende werking geldt zowel voor het beroep in eerste aanleg als voor het hoger beroep (vgl. Vz. ABRvS 21 december 2004, LJN: AR8335). Uit het systeem van de Awb vloeit voort dat de schorsende werking eveneens geldt in de bezwaarfase (vgl. Vz. ABRvS 18 april 2006, LJN: AW3965).

Artikel 32. Inleveren certificaat

De geregistreerde eigenaar is verplicht om het certificaat zo spoedig mogelijk nadat overeenkomstig artikel 30, eerste lid, mededeling is gedaan van het ongeldig worden, de schorsing of de beëindiging van de overeenkomst tot verstrekking van financiële zekerheid, of nadat de tijdsduur waarvoor het is afgegeven is verstreken, bij de Minister van Infrastructuur en Milieu in te leveren.

Artikel 33. Afschrift van certificaat

De Minister van Infrastructuur en Milieu zendt een afschrift van elk door hem ten aanzien van een in Nederland teboekgesteld schip afgegeven certificaat, alsmede van elke onherroepelijke beschikking tot intrekking van een ten aanzien van een in Nederland teboekgesteld schip afgegeven certificaat, aan het kantoor van de Dienst voor het Kadaster en de openbare registers, welke kennisgeving aldaar wordt bewaard.

Artikel 34. Vergoedingen

De hoogte van de vergoedingen voor de afgifte van een certificaat als bedoeld in artikel 28/artikel 12 van het Verdrag zal regelmatig moeten worden gewijzigd. Gekozen is voor nadere regelgeving van de verschuldigde vergoedingen bij ministeriële regeling, waardoor wijzigingen snel zullen kunnen worden doorgevoerd.

Artikel 35. Toegangsverbod voor onverzekerde schepen

Artikel 35 strekt tot uitvoering van artikel 12, dertiende lid, van het Verdrag, dat voortbouwt op het twaalfde lid. Artikel 12, twaalfde lid, van het Verdrag bevat de verplichting voor verdragsstaten om ervoor te zorgen dat schepen onder hun vlag niet worden geëxploiteerd zonder dat via een verzekering of op andere wijze de vereiste zekerheid voor voldoening van de opruimkosten is gesteld (zie artikel 26 WBMO). De verplichting van artikel 12, vijfde lid, betreft als operationalisering daarvan de aanwezigheid van een certificaat aan boord. Artikel 12, dertiende lid, voorziet er in dat het certificaat zich niet aan boord behoeft te bevinden indien het voor Verdragsstaten mogelijk is langs elektronische weg in registers van de vlagstaat te verifiëren dat er een verzekering is of anderszins zekerheid voor het schip is gesteld.

Artikelen 36, 37 en 39. Toezicht op de naleving; uitzonderingen toepasselijkheid van de wet

Deze artikelen komen overeen met artikel 11, tweede tot en met zesde lid, en 17 van de Wet BON, onderscheidenlijk artikel 16 van het Verdrag.



Artikel 38. Extraterritoriale toepassing Nederlandse strafwet

In dit artikel is een voorziening opgenomen voor de toepasselijkheid van de Nederlandse strafwet voor de sanctionering van handelen in strijd met voorschriften die van toepassing zijn aan boord van een Nederlands schip buiten Nederlands grondgebied. Het is ontleend aan artikel 36 van de WVVS. De concrete strafbepalingen worden via artikel 45 WBMO opgenomen in de Wet op de economische delicten.

Artikel 40. Wijziging Boek 8 Burgerlijk Wetboek

A

Artikel 541 geeft aan op welke situaties de bepalingen betreffende aanvaring uit afdeling 1 van titel 6 van Boek 8 BW van toepassing zijn. De bepalingen omtrent aanvaring zijn toepasselijk op aanraking van schepen met elkaar (artikel 8:540 BW) en op schade door een zeeschip veroorzaakt zonder dat een aanvaring plaats had. Enkele situaties waarin een zeeschip schade veroorzaakt, vallen echter niet onder de aanvaringsbepalingen. Die situaties betreffen verontreiniging door olietankschepen en door bunkerolie. Daarvoor gelden bijzondere aansprakelijkheidsregels in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (WAOT) en afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 BW. Na inwerkingtreding van het Verdrag moet ook de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar voor wrakopruimingskosten van de toepassing van de aanvaringsbepalingen worden uitgesloten. Daarvoor gelden vanaf dan de bepalingen inzake aansprakelijkheid voor wrakopruiming zoals in voorgestelde afdeling 6 van titel 6 van Boek 8 BW. Om in de uitsluiting van de toepassing van de aanvaringsbepalingen op wrakopruimingskosten te voorzien, wordt in artikel 8:541 BW een verwijzing naar afdeling 6 van titel 6 opgenomen.

B

Afdeling 6

Artikel 655

Evenals in artikel 8:639 BW inzake de aansprakelijkheid voor schade door bunkerolie wordt voor de meeste definities betreffende de aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten rechtstreeks verwezen naar artikel 1 van het Verdrag. Hiermee worden verschillende interpretaties van een zelfde term uit het Verdrag in verschillende landen zoveel mogelijk voorkomen. Een uitzondering wordt gemaakt voor de definities van wrak en Verdrag. Door deze definities voluit op te nemen in afdeling 6 is het de gebruiker meteen duidelijk waarop de afdeling ziet. Onder een wrak wordt bijvoorbeeld niet alleen een gezonken schip verstaan maar ook een op zee verloren container of een schip dat dreigt te zinken.

Artikel 656

Het eerste en tweede lid geven uitvoering aan artikel 10, eerste lid, van het Verdrag. Bepaald wordt dat de geregistreerde eigenaar aansprakelijk is voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak. Deze aansprakelijkheid heeft betrekking op kosten die voortvloeien uit de toepassing van paragraaf 2.3 of 2.4 van hoofdstuk 3 van de WBMO, met inbegrip van kosten die voortvloeien uit toepassing van die paragrafen in samenhang met hoofdstuk 5.

Tevens wordt bepaald in welke gevallen de geregistreerde eigenaar voor deze kosten niet aansprakelijk is. Het gaat daarbij om maritieme ongevallen die zich buiten de invloed van de geregistreerde scheepseigenaar hebben voorgedaan. Het betreft onder meer maritieme ongevallen die het gevolg zijn van een oorlogshandeling of opzet van een derde.

Het derde lid voert artikel 10, tweede lid, van het Verdrag uit. De bepaling is vergelijkbaar met artikel 643 betreffende de beperking van aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie.

Afdeling 6 laat onverlet het recht van de geregistreerde eigenaar om zijn aansprakelijkheid te beperken op grond van het op 19 november 1976 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd (Londens Limitatieverdrag 1996). Het Londens Limitatieverdrag 1996 is uitgevoerd in titel 7 van Boek 8 BW. Nederland kent voor wrakopruimingskosten een apart wrakkenfonds in artikel 755, eerste lid, onder b. De voor wrakopruimingskosten geldende aansprakelijkheidslimieten staan in artikel 6, eerste lid, onder b, van het Londens Limitatieverdrag 1996 en zijn afhankelijk van het tonnage van het schip. Voor een schip met een tonnage kleiner dan 2000 geldt een limiet van 1 miljoen Special Drawing

Rights (SDR), ongeveer € 1,1 miljoen. Voor een schip van 70.000 ton geldt een limiet van 47,4 miljoen SDR, ruim € 50 miljoen.

Het vierde lid geeft uitvoering aan artikel 10, derde lid, van het Verdrag. In dit lid staat dat geen vordering tot vergoeding van de kosten bedoeld in het eerste lid tegen de geregistreerde eigenaar kan worden ingesteld anders dan in overeenstemming met de bepalingen van deze afdeling. Een vergelijkbare bepaling staat in artikel 641, vijfde lid, betreffende vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging door bunkerolie. Artikel 656, vierde lid, houdt in dat degene die kosten uit wrakopruiming wil verhalen op de geregistreerde eigenaar zich alleen kan beroepen op de bepalingen van afdeling 6. Tegen de geregistreerde eigenaar kan dus geen vordering tot vergoeden van wrakopruimingskosten worden ingesteld op grond van de algemene aansprakelijkheidsbepalingen van Boek 6 BW. Tegen anderen dan de geregistreerde eigenaar, denk aan de eigenaar van een schip dat een aanvaring met het gezonken schip veroorzaakte, staat een beroep op andere aansprakelijkheidsbepalingen wel open. Hierbij moet men denken aan de bepalingen inzake aanvaring uit afdeling 1 van titel 6 van Boek 8 BW, die de uitvoering vormen van het op 23 september 1910 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring (Brussels Aanvaringsverdrag 1910) (Stb. 1913, 74).

Het vijfde lid voert artikel 10, vierde lid, uit. Artikel 656 doet geen afbreuk aan enig recht van verhaal tegenover derden. De geregistreerde eigenaar van het wrak kan de wrakopruimingskosten waarvoor hij aansprakelijk is dus verhalen op de eigenaar van het schip dat zijn schip aanvoer. Daarvoor is uiteraard wel vereist dat die andere scheepseigenaar daarvoor aansprakelijk is. Een vergelijkbare bepaling als in artikel 656 treft men aan in artikel 641, zesde lid, voor verhaal van schade door verontreiniging door bunkerolie.

Artikel 657

Artikel 657 geeft uitvoering aan artikel 11 van het Verdrag. Het eerste lid geeft de verhouding aan tussen de onderhavige afdeling 6 en verwante zeerechtelijke aansprakelijkheidsverdragen. Bepaald is dat de geregistreerde eigenaar niet aansprakelijk is op grond van afdeling 6 indien dat in strijd zou zijn met:

a. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, zoals gewijzigd (Aansprakelijkheidsverdrag);
b. het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996, zoals gewijzigd (HNS-verdrag);
c. het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, 1960, zoals gewijzigd, of het Verdrag van Wenen inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, 1963, zoals gewijzigd, of nationaal recht dat beperking van de aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt; of
d. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, zoals gewijzigd (Bunkersverdrag).

Het Aansprakelijkheidsverdrag is uitgevoerd in de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (WAOT). Het Bunkersverdrag is uitgevoerd in afdeling 5 van titel 6 van Boek 8 BW. Het Koninkrijk der Nederlanden is eveneens partij bij het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, 1960, zoals gewijzigd. Het HNS-verdrag is nog niet in werking getreden. Wetgeving betreffende de goedkeuring en uitvoering van dit verdrag is in voorbereiding.

De situatie kan zich voordoen dat uit een wrak bunkerolie lekt. In dat geval kunnen de opruimingskosten zowel op grond van het Verdrag van Nairobi als op grond van het Bunkersverdrag worden vergoed. Artikel 657, eerste lid, bepaalt daartoe dat de geregistreerde eigenaar alleen dan niet aansprakelijk is op grond van artikel 656 indien en voor zover dat strijdigheid oplevert met een aantal met name genoemde internationaal geldende verdragen. Uiteraard mag geen dubbele vergoeding voor dezelfde schade worden ontvangen. Degene die opruimingskosten heeft gemaakt, moet dus kiezen op welke grond hij zijn vordering baseert. De reden hiervoor is gelegen in de ratio van beide verdagen. Onder de aansprakelijkheidsverdragen over schade door vervoer van olie zijn onder meer preventieve maatregelen vergoedbaar voor zover zij redelijkerwijs gericht zijn op het voorkomen van schade door olieverontreiniging die anders zou moeten worden vergoed. Daaronder kunnen onder omstandigheden ook activiteiten vallen die als wrakopruiming zouden kunnen worden gekwalificeerd. De ratio van de olieverdragen brengt dus mee dat onder bepaalde omstandigheden dergelijke activiteiten als preventieve maatregelen moeten worden beschouwd. Omgekeerd ligt aan het Verdrag van Nairobi ten grondslag dat een wrak en de daarin eventueel nog aanwezige lading een gevaar kunnen vormen voor de veiligheid van de scheepvaart en voor het mariene milieu en kustbelangen (zie definitie van ‘gevaar’). Denkbaar is dan ook dat, vanuit die gedachte, het verwijderen van schip en/of lading vergoedbaar is onder het Verdrag van Nairobi.

Het tweede lid ziet op de situatie dat maatregelen betreffende wrakopruiming ook kunnen worden gekwalificeerd als maatregelen betreffende hulpverlening. In dat geval prevaleren de regels inzake loon of vergoeding uit hulpverlening. Deze regels inzake hulpverlening staan in het op 28 april 1989 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake hulpverlening (Trb. 1990, 109) (Hulpverleningsverdrag 1989). Dit Hulpverleningsverdrag 1989 is voor Nederland op 10 december 1998 in werking getreden en is uitgevoerd in afdeling 2 van titel 6 van Boek 8 BW.

Artikel 658

Artikel 658 regelt de directe actie oftewel rechtstreekse vordering van een schuldeiser tegen de verzekeraar van de geregistreerde scheepseigenaar. Deze bepaling dient ter bescherming van schuldeisers en vormt de uitvoering van artikel 12, tiende lid, van het Verdrag. Een vergelijkbare bepaling staat in artikel 644 betreffende een vordering uit schade door verontreiniging door bunkerolie.

In geval van een directe actie kan de verzekeraar zich beroepen op het recht op beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien de scheepseigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken. Voorts geldt dat de verweerder alle verweermiddelen toekomen die de geregistreerde eigenaar tegen de vordering zou hebben kunnen aanvoeren, met uitzondering van – kort gezegd – financieel onvermogen. Verder kan de verweerder zich beroepen op het feit dat de schade is veroorzaakt door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar zelf, maar niet op andere verweren die hij zou hebben kunnen aanvoeren tegen een vordering van de geregistreerde eigenaar tegen hemzelf. Het derde lid verzekert dat de verweerder de geregistreerde eigenaar steeds in het geding kan roepen.

Artikel 41. Wrakkenwet

De afbakening ten opzichte van de Wrakkenwet ondergaat enige wijziging in vergelijking tot de Wet BON. De huidige situatie is als volgt. De Wrakkenwet is ingevolge artikel 18 van de Wet BON in de Nederlandse territoriale zee niet van toepassing met betrekking tot een ongeval in de zin van de laatstgenoemde wet dat leidt tot gevaar voor zee of kust door verontreiniging dan wel dreiging van een ernstige belemmering van de scheepvaart. De Wrakkenwet is voorts niet van toepassing in de EEZ, nu een uitdrukkelijke bepaling over toepassing in de EEZ die daarvoor benodigd zou zijn, in die wet ontbreekt. De Wrakkenwet kan op het door de Wet BON bestreken terrein wel worden toegepast indien het gaat om een ongeval waarbij schadelijke gevolgen bestaan uit ernstige schade aan zeeweringen of andere waterstaatswerken dan wel installaties in de territoriale zee. Overigens zijn de artikelen 5 tot en met 10 van de Wrakkenwet in de Wet BON van overeenkomstige toepassing verklaard voor gevallen waarin de minister zelf maatregelen jegens een schip neemt ter voorkoming, beperking of ongedaanmaking van een ernstige belemmering voor de scheepvaart.

Ook in de verhouding tot de WBMO treedt de Wrakkenwet deels terug. Duidelijkheidshalve wordt de uitzondering op het toepassingsbereik van de Wrakkenwet in relatie tot de WBMO opgenomen in de Wrakkenwet zelf. Deze uitzondering voorkomt toepasselijkheid van de opruimingsbevoegdheid van die wet op een wrak waarop de WBMO van toepassing is. Daarbij gaat het op grond van artikel 1 van de WBMO dan om een ten gevolge van een maritiem ongeval gezonken of gestrand zeeschip, een gedeelte daarvan, met inbegrip van daaruit afkomstige zaken, een door een zeeschip verloren zaak alsmede een zeeschip dat op het punt van zinken of stranden staat als gevolg van een maritiem ongeval.
De uitzondering heeft dus geen betrekking op de toepasselijkheid van de opruimingsbevoegdheden van de Wrakkenwet op gezonken en vastgeraakte vaartuigen en voorwerpen die niet vallen onder de (ruime) omschrijving van wrak in de WBMO. Hierop blijft de Wrakkenwet volledig van toepassing. Te denken valt wat dit betreft met name aan binnenschepen en auto's op binnenwateren alsmede aan vliegtuigen, zowel in binnenwateren, met inbegrip van de Waddenzee, als in de territoriale zee. Bovendien is van belang dat het Verdrag – zoals is opgemerkt in de toelichting op artikel 1 van het Verdrag in de memorie van toelichting bij de Rijksgoedkeuringswet – slechts van toepassing kan zijn op wrakken die ontstaan na de inwerkingtreding daarvan. Dit werkt door in het toepassingsbereik van de bepalingen over wrakopruiming van hoofdstuk 2 van de WBMO, dat eveneens naar zijn aard slechts wrakken van zeeschepen omvat die ontstaan na het tijdstip van de inwerkingtreding daarvan. Op dat tijdstip wordt de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (met de daarin opgenomen uitzondering op de toepasselijkheid van de Wrakkenwet) ingetrokken. De Wrakkenwet zal daarom na het tijdstip van inwerkingtreding van de WBMO mede kunnen worden toegepast in de territoriale zee op wrakken van zeeschepen die dateren van voor het bedoelde tijdstip en tevens van toepassing blijven voor dergelijke oudere wrakken op de binnenwateren.
Daarnaast blijven archeologische vindplaatsen, waartoe een wrak kan behoren, onder het regime van de Monumentenwet vallen.

Het verhaalsrecht van de artikelen 5 tot en met 8 van de Wrakkenwet blijft mede van toepassing op een (nieuw) wrak als bedoeld in de WBMO. Artikel 5 van de Wrakkenwet bepaalt dat al hetgeen bij de opruiming wordt geborgen (door de beheerder die de opruiming verricht) tegen voldoening van de opruimingskosten of tegen het stellen van zekerheid voor de voldoening daarvan wordt afgegeven aan belanghebbenden, die zich daartoe aanmelden. Artikel 6 regelt dat de beheerder bevoegd is het geborgene te verkopen indien belanghebbenden zich niet aanmelden, doch in gebreke blijven binnen een door de beheerder te stellen termijn de in artikel 5 bedoelde kosten te voldoen of voor de voldoening daarvan zekerheid te stellen. Op grond van artikel 7 wordt het geborgene aan belanghebbenden afgegeven in geval zij voor de verkoop de kosten ter zake van opruiming en verkoop aan de beheerder voldoen. Artikel 8 voegt daaraan nog toe dat de beheerder niet aansprakelijk kan worden gesteld voor afgifte van het geborgene aan een onbevoegde.

In de jurisprudentie is vastgesteld dat uitoefening van het bijzondere verhaalsrecht op grond van de Wrakkenwet is te verenigen met de mogelijkheid van de scheepseigenaar tot beperking van aansprakelijkheid (Rechtbank 's-Gravenhage 26 februari 2002, S&S 2002/60). Dit houdt verband met de omstandigheid dat Nederland bij toetreding tot het in onderdeel 2 van deze memorie genoemde Londens Limitatieverdrag 1996 een voorbehoud heeft gemaakt voor de kosten van wrakopruiming. In de Nederlandse wetgeving kan daarom worden afgeweken van de aansprakelijkheidsmaxima die in dat verdrag zijn opgenomen.

Het Verdrag bepaalt in artikel 10, tweede lid, dat het recht voor de eigenaar tot aansprakelijkheidsbeperking op grond van het Londens limitatieverdrag 1996 of een andere toepasselijke nationale of internationale regeling onverlet blijft. Het Verdrag doet daarmee niet af aan de werking van het Nederlandse voorbehoud bij het Londens limitatieverdrag 1996. Dit biedt dus ruimte voor de toepasselijkheid van het verhaalsrecht van de Wrakkenwet op Nederlands grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee. Het Verdrag bepaalt ook dat geen vordering tot vergoeding van de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van een wrak overeenkomstig de artikelen 7, 8 en 9 van het Verdrag tegen de geregistreerde eigenaar kan worden ingesteld anders dan in overeenstemming met het Verdrag. Dit treft echter niet de toepassing van de artikelen 4 tot en met 8 van de Wrakkenwet, nu dit een 'actio in rem' (een aktie die is gericht op een of meer zaken, in casu het geborgene) en niet het instellen van een vordering jegens de eigenaar inhoudt. Anders dan het Londens Limitatieverdrag 1996 bevat het Verdrag niet mede een bepaling over verhaalsrechten die zijn gericht op het schip.

De toepassing van de artikelen 5 tot en met 8 van de Wrakkenwet kan aan de orde komen voor zover het wrak of de lading na opruiming door de beheerder overeenkomstig de WBMO waarbij sprake is van berging (het verhaalsrecht van de Wrakkenwet betreft immers het 'geborgene') nog enige waarde vertegenwoordigt die kan worden ingezet ter delging van de opruimkosten.
De koppeling van de artikelen 5 tot en met 8 aan markering en opruiming van het wrak overeenkomstig de WBMO alsmede de niet-toepasselijkheid daarop van andere artikelen van de Wrakkenwet worden vastgelegd door herziening van artikel 12a van die wet, dat tot nog toe een inmiddels uitgewerkte overgangsbepaling bij een wijziging van die wet uit 1992 inhoudt.

Artikel 42. Waterwet

Tot nog toe is paragraaf 5 van hoofdstuk 5 van de Waterwet, over calamiteiten, ingevolge artikel 5.28, tweede lid, van die wet niet van toepassing op gevaren die het gevolg zijn van een ongeval in de zin van de Wet BON. Dit betekent dat de minister als waterbeheerder op grond van de Waterwet niet een afzonderlijk calamiteitenplan voor maritieme ongevallen in de Noordzee opstelt naast het ingevolge de Wet BON verplichte incidentbestrijdingsplan en dat de verplichting tot het houden van oefeningen en de bevoegdheid om maatregelen te treffen in geval van gevaar uit genoemd hoofdstuk 5 evenmin betrekking hebben op gevaren die voortkomen uit maritieme ongevallen. Deze afbakening wordt bij vervanging van de Wet BON door de WBMO gepreciseerd. Het is voldoende te bepalen dat de verplichting van de waterbeheerder tot het vaststellen van een calamiteitenplan geen betrekking heeft op gevaren die voortvloeien uit maritieme ongevallen of voorvallen op zee die worden bestreken door de WBMO en dus al onderwerp zijn van het incidentbestrijdingsplan op basis van artikel 23 WBMO.

De verplichting voor de waterbeheerder om zorg te dragen voor het houden van oefeningen in doeltreffend optreden bij gevaar kan wel mede van toepassing zijn op gevaar dat wordt bestreden met toepassing van de WBMO. Ook is een afbakeningsbepaling in relatie tot de WBMO niet nodig voor de bevoegdheid ingevolge artikel 5.30 Waterwet tot het treffen van bijzondere maatregelen bij gevaar, nu de minister als waterbeheerder van de Noordzee zorg zal dragen voor een goede afstemming van de toepassing van die bevoegdheid met de uitoefening van zijn bevoegdheden op grond van de WBMO. Het incidentbestrijdingsplan Noordzee kan daarbij ook een nuttige functie vervullen. Jegens kapiteins en eigenaren van schepen die in moeilijkheden verkeren biedt de WBMO voldoende bevoegdheden, maar aanvullende maatregelen van de minister in verband met calamiteiten op zee jegens andere burgers of bedrijven, ex artikel 5.30 Waterwet, voor met name kustbescherming moeten niet bij



voorbaat uitgesloten zijn. Ten overvloede kan worden gewezen op de bepaling in artikel 5.30 Waterwet die inhoudt dat de maatregelen van de waterbeheerder niet in strijd mogen zijn met internationaal-rechtelijke verplichtingen.

Onderdeel A bewerkstelligt daarom dat de afbakeningsbepaling in artikel 5.28 Waterwet wordt beperkt en er slechts in voorziet dat de verplichte calamiteitenplanning van de waterbeheerder niet van toepassing is op gevaar dat wordt veroorzaakt door een wrak in de zin van de WBMO dat zich bevindt in de Noordzee dan wel door voorvallen of omstandigheden in de Noordzee die aanleiding kunnen geven tot toepassing van hoofdstuk 3 van de WBMO. De uitzondering in artikel 5.28, tweede lid, betreft dus niet een wrak /zeeschip op de binnenwateren. Gevaren die uitgaan van wrakken en schepen op binnenwateren kunnen worden meegenomen in de calamiteitenplanning op basis van de Waterwet.

Onderdeel B bewerkstelligt dat een mogelijke samenloop van maatregelen ten behoeve van kostenverhaal voor wrakopruiming uit hoofde van de WBMO enerzijds en de retentiebevoegdheid van de beheerder ten dienste van schadevergoeding voor beschadiging van waterstaatswerken anderzijds wordt voorkomen. De wrakopruiming kan hierdoor verdragsconform worden afgewikkeld. De retentiemogelijkheid bij schadevaring door een wrak in de zin van het Verdrag wordt overigens als gevolg van de toevoeging van het vierde lid aan artikel 7.21 van de Waterwet nauwelijks beperkt, omdat een overlap van wrakopruimingskosten met kosten wegens beschadiging van het waterstaatswerk niet groot zal zijn.

Artikel 43. Beroep en hoger beroep

Dit artikel regelt het beroep tegen besluiten die zijn genomen op grond van deze wet. Deze besluiten moeten worden aangemerkt als besluiten in de zin van de Awb. Gelet op artikel 7:1 Awb dient, alvorens beroep wordt ingesteld, bezwaar te worden gemaakt bij het bestuursorgaan. Overeenkomstig het uitgangspunt van rechtspraak in twee feitelijke instanties is voorzien in bestuursrechtspraak in twee instanties tegen besluiten op grond van deze wet. Gelet op het feit dat de behandeling van de categorie zaken op grond van het wetsvoorstel bijzondere rechterlijke expertise vereist en zich jaarlijks een beperkt aantal zaken van deze categorie aandient, is gekozen voor concentratie van beroep bij één rechtbank. Gezien de (maritieme) materie waarop het wetsvoorstel ziet, wordt voorgesteld de beroepen inzake besluiten die voortkomen uit dit wetsvoorstel aan de rechtbank Rotterdam toe te delen. Eenzelfde keuze is gemaakt ten aanzien van procedures op grond van afdeling 5 van titel 6 (bunkercertificaten) en de Wet aansprakelijkheid olietankschepen.

Artikel 45 Economische delicten

De zinsnede over WBMO-voorschriften in de Wet op de economische delicten voorziet in de sanctionering van handelen in strijd met een aantal basale voorschriften. Dit betreft:
– de meldplichten voor aanwezigheid van een wrak en voor ernstige maritieme ongevallen (artikelen 5, 6 en 17);
– de verplichting tot het nemen van de nodige maatregelen aan boord (artikelen 9 en 15);
– de voorschriften over het beschikken over financiële zekerheid en het daarop betrekking hebbende certificaat (artikelen 26 en 35) en over het inleveren van een certificaat na het ongeldig worden of de intrekking daarvan (artikel 32).

De Minister van Infrastructuur en Milieu,